

**ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BHG
VAN 10 NOVEMBER 2022 HOUDENDE
HET ONTWERP VAN
GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING**

**ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE
30 JUNI 2023**

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

Gelet op artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), zoals door het Parlement goedgekeurd op 13 oktober 2017;

Gelet op de hoorzitting van de vertegenwoordiger van het kabinet van staatssecretaris Pascal Smet van 25 mei 2023;

De Commissie is samengekomen op 30 maart, 13 en 20 april, 25 mei, 1, 8, 15, 22 en 29 juni 2023.

De Commissie heeft op 30 juni 2023 unaniem het volgende advies uitgebracht:

INHOUDSTAFEL

1. CONTEXT	7
1.1. <i>Een nieuw begin</i>	7
1.2. <i>Doelstelling en structuur van het project</i>	7
1.2.1. Open ruimtes	8
1.2.2. Stedelijkheid:	8
1.2.3. Bewoonbaarheid	8
2. ADVIES	9
2.1. ALGEMENE OPMERKINGEN	9
2.1.1. GSV en ruimtelijke ordening	9
2.1.2. GSV en milieuambities	10
2.1.3. GSV en principe van good governance	11
2.1.4. Rechtszekerheid	12
2.1.5. Nieuwe benadering inzake governance	14
2.1.6. Consistentie van de teksten	14
2.1.7. Extra kosten als gevolg van het ontwerp van GSV	17
2.1.8. Testfase/ overgangperiode	17
3. INLEIDING	19
Artikel 1 - Toepassingsgebied	19
Artikel 2 - Overeenstemming van een ontwerp met deze verordening	19
Artikel 3 - Definities	19
4. TITEL I: OPEN RUIMTE	26
4.1. HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN	26
Artikel 1 – Doelstellingen	26
Artikel 2 - Toepassingsgebied	28
Artikel 3 – Continuïteit	28
4.2. HOOFDSTUK 2 - OPENBARE OPEN RUIMTE	29
4.2.1. Afdeling 1 Algemeen	29
Artikel 4 - Inrichting van de open ruimte	29
Artikel 5 - Verdeling van het gebruik van de openbare weg	30
Artikel 6 - Kabels, buizen, leidingen, goten en technische galerijen	33
Artikel 7 - Stadsmeubilair	34
4.2.2. Sectie 2: Verblijfsfunctie	36
Artikel 8 - Comfort en inclusie	36
Artikel 9 - Terrassen	36

Artikel 10 - Gesloten bouwwerken -----	37
4.2.3. Afdeling 3: Verplaatsingsfunctie -----	38
Artikel 11 – Verdeling tussen de verplaatsingswijzen -----	38
Artikel 12 – Voetgangers -----	39
Artikel 13 – Fietzers -----	42
Artikel 14 – Openbaar vervoer -----	45
Artikel 15 - Motorvoertuigen -----	46
4.2.4. Afdeling 4: Milieufunctie -----	49
Artikel 16 – Vergroening en koelnetwerk -----	49
Artikel 17 – Geïntegreerd regenwaterbeheer -----	50
Artikel 18 – Biodiversiteit -----	51
Artikel 19 - Verlichting -----	51
Artikel 20 – Akoestisch en trillingscomfort -----	52
4.2.5. Afdeling 5: Reclame in de openbare open ruimte -----	53
Artikel 21 – Uitsluitingszones voor reclame -----	53
Artikel 22 – Algemene bepalingen -----	53
Artikel 23 – Gelegenheidsreclame -----	54
4.3. HOOFDSTUK 3: PRIVATE OPEN RUIMTE -----	55
4.3.1. Afdeling 1: Algemeen -----	55
4.3.2. Afdeling 2: Verblijfsfunctie -----	55
Artikel 24 – Aandeel en inrichting van de private open ruimte -----	55
Artikel 25 – Onbebouwde terreinen -----	56
Artikel 26 – Recreatieruimte van grote gebouwen -----	56
4.3.3. Afdeling 3: Verplaatsingsfunctie -----	57
Artikel 27 – Toegangswegen -----	57
Artikel 28: Parkeren van motorvoertuigen -----	57
Artikel 29 – Parkeren van fietsen -----	58
4.3.4. Afdeling 4: Milieufunctie -----	59
Artikel 30 – Volle grond -----	59
Artikel 31 – Bepanting -----	60
Artikel 32 – Biodiversiteit -----	61
Artikel 33 – Private open ruimte boven ondergrondse bouwwerken -----	61
4.3.5. Afdeling 5: Reclame -----	61
Artikel 34 – Verbod -----	61
5. TITEL II: STEDELIJKHEID -----	62
5.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN -----	62
Artikel 1 – Doelstellingen -----	62
Artikel 2 – Toepassingsgebied -----	62
5.2. HOOFDSTUK 2: DUURZAAMHEID EN VEERKRACHT -----	63
Artikel 4 – Behoud en renovatie van bestaande bouwwerken -----	63

Artikel 5 – Reconversie en omkeerbaarheid van bouwwerken, duurzaamheid en recuperatie van materialen	64
Artikel 6 – Biodiversiteit en koeltenetwerk	67
Artikel 7 – Geïntegreerd beheer en hergebruik van regenwater	67
5.3. HOOFDSTUK 3: DICHTHEID, SITUERING EN BOUWPROFIELEN	68
5.3.1. Afdeling 1: gemeenschappelijke bepalingen	68
Artikel 8 – Dichtheid	69
Artikel 9 – Maximale grondinname	71
5.3.2. Afdeling 2: Mandelige bouwwerken	71
Artikel 10 – Plaatsing	71
Artikel 11 – Diepte	74
Artikel 12 – Maximale grondinname	74
Artikel 13 – Hoogte	75
5.3.3. Afdeling 3: Vrijstaande bouwwerken	77
Artikel 14 - Ligging en hoogte	77
Artikel 15 - Stille gevel	78
5.4. HOOFDSTUK 4: BOUWSCHIL VAN DE BOUWWERKEN	78
Artikel 16 - Benedenverdieping	78
Artikel 17 – Uitsprongen aan de straatgevel	80
Artikel 18 - Thermische isolatie van bestaande bouwwerken	80
Artikel 19 - Daken	82
5.5. HOOFDSTUK 5 - TECHNISCHE INSTALLATIES	84
Artikel 20 – Aansluitingen op de netten	84
Artikel 21— Technische gevelvoorzieningen en evacuatie	84
Artikel 22 - Luifels en zonnetenten	85
Artikel 23 – Zonnepanelen	85
Artikel 24 - Antennes	86
5.6. HOOFDSTUK 6: UITHANGBORDEN EN RECLAME	86
Artikel 26 – Algemene bepalingen	86
Artikel 27 - Uithangborden die niet aan een gelegenheid verbonden zijn	86
Artikel 28 - Gelegenheidsuithangborden	87
Artikel 31 - Reclame op werfdekzeil	87
6. TITEL 3 - BEWOONBAARHEID	88
6.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN	88
Artikel 2 - Toepassingsgebied	89
6.2. HOOFDSTUK 2: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN	89
Artikel 3 - Afmetingen en verlichting	89
Artikel 4 – Gemeenschappelijke circulatie binnen collectieve gebouwen	90

Artikel 5 - Toegang tot een buitenruimte -----	91
Artikel 6 – Geluidscomfort-----	92
Artikel 7 – Binnenvoorzieningen ter beschikking van het publiek-----	92
Artikel 8 - Aansluitingen-----	93
Artikel 9 - Bijbehorende lokalen-----	93
Artikel 10 – Overstromingsgevaar -----	93
6.3. HOOFDSTUK 3: WONINGEN-----	94
6.3.1. Afdeling 1: Regels die van toepassing zijn op alle woningen-----	95
Artikel 11 - Minimale nettovloeroppervlakte -----	95
Artikel 12 - Keuken, sanitaire ruimten en opslagruimten -----	96
Artikel 13 – Buitenruimte-----	97
Artikel 14 - Oriëntatie en natuurlijke verlichting -----	97
Artikel 15 - Uitzicht-----	98
Artikel 16 - Aanpasbare woningen-----	98
Artikel 17 – Mix van woningtypes-----	98
Artikel 18 – Verdeling van een bestaande woning-----	99
6.3.2. Afdeling 2: Specifieke regels voor studentenwoningen-----	100
Artikel 19 – Beperkte toepassing van de bepalingen van afdeling 1-----	100
Artikel 20 – Individuele studentenwoning-----	100
Artikel 21 — Collectieve studentenwoning-----	101
Artikel 22 — Aanpasbare studentenwoning-----	101
Artikel 23 – Mix van types van studentenwoningen-----	102
Artikel 24 – Gebouwen met 50 of meer kamers-----	102
6.4. HOOFDSTUK 4: PARKEREN EN LEVERINGEN-----	102
Artikel 25 – Parkeerplaatsen voor fietsen-----	103
Artikel 26 – Parkeerplaatsen voor motorvoertuigen -----	105
Artikel 27 - Leveringen-----	107
7. Bijlage: Toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit-----	109
7.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN-----	110
Artikel 2 – Toepassingsgebied -----	110
7.2. HOOFDSTUK 2 - GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN-----	111
Artikel 3 - Signalisatie -----	111
8. CONCLUSIE-----	113

1. CONTEXT

1.1. Een nieuw begin

Parallel met de hervorming van het BWRO in 2017 en de goedkeuring van het GPDO door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in juli 2018, werd de procedure tot wijziging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening opgestart.

Na het openbaar onderzoek van 2019 heeft de Commissie op 28 mei 2020 op vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een [advies](#) uitgebracht.

De Regering heeft vervolgens beslist om af te zien van het ontwerp in zijn huidige vorm en het nieuw leven in te blazen door de oprichting van een commissie van deskundigen, die de doelstellingen en aanbevelingen voor de hervorming van de GSV moest vastleggen.

Het [verslag](#) van de commissie van deskundigen werd in oktober 2021 gepubliceerd.

Het huidig ontwerp is het resultaat van het overleg van werkgroepen, waarbij alle institutionele actoren werden samengebracht (gewestelijke en gemeentelijke overheden, het studiebureau Citytools, advocatenkantoor Stibbe en een bureau dat belast is met de evaluatie van de milieueffecten van het project).

De belangrijkste wijzigingen hadden onder meer ten doel om:

1. de drempels voor parkeerplaatsen buiten de openbare weg te verlagen en de mogelijkheden om ervan af te wijken uit te breiden;
2. de norm van parkings voor woningbouwprojecten te herzien, zodat het een maximum in plaats van een minimum wordt;
3. het beginsel van contextualisering van bouwprofielen vast te leggen;
4. de omvang van de gemeenschappelijke ruimtes te vergroten om in te spelen op de veranderende woonwijken;
5. het comfort van voetgangers en fietsers te verbeteren;
6. een nieuwe definitie van de toegankelijkheidszones A, B en C vast te leggen, rekening houdend met de evolutie van het openbaarvervoeraanbod;
7. te voorzien in nieuwe voluntaristische bepalingen met betrekking tot de fietsparkeerplaatsen en de leveringszones;
8. een biotooppoppervlaktefactor (BAF) te analyseren om te bepalen hoe deze het best kan worden geïntegreerd in de beoordeling van projecten.

1.2. Doelstelling en structuur van het project

In aansluiting op het verslag van de commissie van deskundigen heeft het ontwerp van GSV (Good Living genaamd) tot doel om op regelgevend vlak de te verwezenlijken doelstellingen vast te leggen in plaats van de middelen om deze te bereiken. Dit impliceert een versterking van de gemeenschappelijke cultuur voor het onderzoek van de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en van het vermogen van de adviesorganen en vergunningverlenende overheden om hun adviezen en beslissingen te motiveren in overeenstemming met de in de verordening omschreven doelstellingen.

Het project is gestructureerd in 3 hoofdtitels: Open ruimtes / Stedelijkheid / Bewoonbaarheid

1.2.1. Open ruimtes

- Vereenvoudiging van de inhoud van de GSV voor de **openbare ruimtes**.
- Verbetering van de milieuprestaties in de **openbare ruimtes**.
- Uitbreiding van het aantal **gebruiksvormen** in de openbare ruimte.
- Vermijding van **versperringen** door een teveel aan objecten.
- Aanleg van een minimum aan **openbare ruimte met een hoge bodemkwaliteit op het perceel**.
- Verbetering van de milieuprestaties en de gebruiksfuncties in **privéruimtes**.

1.2.2. Stedelijkheid:

- Beheer van de bebouingsdichtheid via een territoriaal instrument.
- **Modellen**: Naar een 3de categorie van gebouwen.
- Activering van een **stedelijke sokkel**: herovering van de sokkel van gebouwen.
- De **binnenpleinen van huizenblokken** betrekken bij de duurzame ontwikkeling van het gewestelijk grondgebied.
- Aanmoedigen van **renovatie/verbouwing** in plaats van sloop/wederopbouw en nieuwe gebouwen gemakkelijk aanpasbaar maken.
- Bestrijding van **hitte-eilanden** en ontwikkeling van een groen-blauw koelnetwerk.
- Duurzaam beheer van **regenwater**.

1.2.3. Bewoonbaarheid

- **Minimumnormen inzake bewoonbaarheid** voor alle gebouwen.
- **Flexibiliteit in de interne organisatie van de woning**.
- **Buitenruimtes verplicht stellen voor alle gebouwen**.
- Bevordering van de ontwikkeling van **betaalbare studentenhuisvesting**.
- **Omkadering** van de ontwikkeling en **waarborgen** van de **kwaliteit van co-living en co-housing**.
- **Controle** op de **opsplitsing van eengezinswoningen** en behoud van geschikte huisvesting voor gezinnen.
- **Gedeeld gebruik van parkings** en bepaling van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in functie van een wijkrooster.

Het ontwerp van GSV werd in 2022 voor eerste lezing aan de Regering voorgelegd en van 12 december 2022 tot 20 januari 2023 aan een openbaar onderzoek onderworpen.

2. ADVIES

2.1. ALGEMENE OPMERKINGEN

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en enkele gemeenten betreuren het dat verschillende dossiers tegelijkertijd (LKEP, RPA Ninove, GSV) en tijdens de schoolvakanties openbaar worden gemaakt, waardoor er voor de instanties en gemeenten weinig tijd overblijft om de documenten te raadplegen en hun adviezen en opmerkingen te geven. Ze bekritisieren het (opzettelijk?) gebrek aan informatie/communicatie over het onderzoek.

Dit is waarschijnlijk de reden waarom de gemeenten Ganshoren, Sint-Joost en Watermaal-Bosvoorde geen advies hebben overgemaakt.

De meeste gemeenten betreuren het dat veel van hun opmerkingen die ze tijdens de ontwikkeling van het project hebben gemaakt, niet in aanmerking zijn genomen in het ontwerp van gewestelijke stedenbouwkundige verordening dat in eerste lezing is aangenomen.

Aangezien noch de schema's, noch de opmerkingen, noch de doelstellingen deel uitmaken van de 'wettelijke' tekst, is de Stad Brussel van mening dat, zelfs als ze wenselijk zouden zijn, het gepast zou zijn om alle voorschriften op zichzelf te laten staan.

Er zijn gemeenten die van oordeel zijn dat de nieuwe structuur verwarring schept en niet bijdraagt aan vereenvoudiging. De aanvrager moet verschillende titels/hoofdstukken doornemen om erachter te komen welke regels van toepassing zijn op zijn aanvraag, vooral met betrekking tot de locatie, het bouwprofiel, de parkeerplaatsen en de private open ruimte.

De Commissie stelt vast dat, zoals het geval was toen verschillende RPA's tegelijkertijd aan een openbaar onderzoek werden onderworpen, de doeltreffendheid van het openbaar onderzoek in twijfel wordt getrokken wanneer verschillende grote projecten gelijktijdig of zeer kort na elkaar worden uitgevoerd. De Commissie is van mening dat deze kwestie cruciaal is voor de evaluatie van het BWRO (zie het initiatiefadvies over het BWRO van 30 juni 2023).

De Commissie stelt net als meerdere reclamanten vast dat de terminologie 'Good Living', die op dezelfde manier wordt gebruikt als gewestelijke plannen zoals Good Move, voor verwarring zorgt aangezien het hier niet gaat om een plan maar om een verordening.

De Commissie betreurt het ontbreken van een document met een samenvatting (artikelsgewijs) van de verschillen tussen de huidige verordening en de ontwerpverordening: om de voorgestelde wijzigingen te begrijpen, moet immers in de 581 bladzijden van het MER worden gezocht naar de elementen die in de subparagrafen 'achtergrond en varianten' in literaire vorm worden gepresenteerd.

De Commissie sluit zich aan bij de Stad Brussel om bij het herschrijven alle voorschriften op zichzelf te laten staan.

2.1.1. GSV en ruimtelijke ordening

Zoals ze reeds in haar [advies van 28 mei 2020](#) en dat van [2 juni 2022](#) heeft vermeld, is de Commissie van mening dat het, naast het strikt regelgevende aspect, vooral gaat om de visie op de ruimtelijke ordening.

Zij waardeert het dan ook dat de Regering in het kader van dit nieuwe ontwerp van verordening een toekomstgerichte en strategische visie vooropstelt.

Ze herinnert ook aan wat zij in haar advies over het rapport 'Good Living' heeft verklaard: "De GSV is een verordening die op ongedifferentieerde wijze van toepassing is in het hele Gewest, dat niettemin sterk gedifferentieerd is. De Commissie is van mening dat de verordening daardoor een algemeen karakter moet behouden dat slecht is afgestemd op de specifieke kenmerken van bepaalde wijken. Ze pleit daarom voor de creatie van 'zonale verordeningen', zowel regionaal (naar het voorbeeld van de Squareswijk) als gemeentelijk".

Ze merkt ook op dat zolang het BWRO van de GSV een regelgevend instrument maakt, er wettelijke beperkingen zullen zijn die het verplichten om een duidelijke en ondubbelzinnige regelgeving te zijn die geen ruimte laat voor interpretatie. Met name de kwestie van de afwijking wordt door veel reclamanten, waaronder de gemeenten, naar voren gebracht: in dit geval is de procedure voor het onderzoeken van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen anders (termijnen/speciale regelen van openbaarmaking). Het is daarom belangrijk om vanaf het begin te weten of de aanvraag al dan niet afwijkt van de verordening.

De Commissie vraagt om in de inleidingen van de verschillende titels in herinnering te brengen dat het absoluut noodzakelijk is om rekening te houden met:

- **De sociale en culturele geografie van Brussel.** Er moet rekening worden gehouden met de culturele en sociale gewoonten van de wijken, bijvoorbeeld op het vlak van ontwikkeling van de openbare ruimtes, omdat de behoeften en de praktijken niet dezelfde zijn in de centrumwijken met een grote diversiteit en in de meer open en ruim gebouwde randwijken.

De Commissie vraagt ook dat dit begrip 'context' (polariteit, sociale omgeving) wordt verduidelijkt om te voorkomen dat enkel de fysieke (materiële) aspecten ervan worden bestudeerd. Het sociaal-culturele aspect, de positie in de stad, de centrale functies zijn ook belangrijk.

- **De geschiedenis en het erfgoed:** de stad bestaat uit opeenvolgende historische lagen en daar moet rekening mee worden gehouden, zowel op het vlak van stedelijke vormgeving (respect voor de historische assen enz.) als wat de typomorfologische integratie in de bestaande openbare ruimte betreft. Dit aspect ontbreekt met name in titel I over de open ruimtes. Er moet niet enkel rekening worden gehouden met de geschiedenis, maar ook met de gevolgen van structurerende ingrepen.
- **De verdere verwezenlijking van de doelstellingen van het GPDO.** De Commissie zou met name graag zien dat in titel I wordt herinnerd aan de doelstelling betreffende de dynamisering van de lokale identiteitskernen (LIK) van het GPDO. Het wijkniveau kan een hefboom zijn voor een lokale en solidaire ontwikkeling.

De Commissie raadt het optimale gebruik van de beschikbare regelgevingsinstrumenten aan om de doelstellingen van het GPDO te bereiken, dat de leidraad moet blijven voor zowel het overheidsoptreden als de projectdragers. Projectauteurs moeten hun projecten dan ook van meet af aan binnen deze visie ontwerpen in plaats van zich bij de ontwikkeling of herziening van projecten vrijwel uitsluitend op regelgevende teksten te baseren.

Bovendien is de Commissie van mening dat het de voorkeur verdient om te onderhandelen over kwaliteitsprojecten in het kader van een gedeelde visie, die vergezeld moet gaan van plannen voor de landschappelijke kwaliteit, in plaats van het beginsel van een banale 'regelgevingsstructuur' te valideren.

2.1.2. GSV en milieuambities

Biodiversiteit/leefmilieu/klimaat

Sommige reclamanten zijn van mening dat de GSV niet voldoende inspeelt op klimaat- en biodiversiteitskwesties omdat er geen voorzieningen worden getroffen voor het behoud en de instandhouding

van bestaande groene ruimtes en levende bodems. De natuur is een proces van levende organismen dat men niet creëert, dat men niet vervangt, dat men zich moet laten ontwikkelen. Ze bekritisieren de neiging tot rechtlijnigheid en symmetrie die in de GSV is ontwikkeld, in tegenstelling tot de manier waarop de natuur werkt en de notie van compensatie in termen van biodiversiteitsontwikkeling (niets kan het verlies compenseren van wat al bestaat).

Ze vragen dat in de tekst prioriteit wordt gegeven aan inheemse soorten en de diversificatie van boomsoorten, en dat bij werkzaamheden aan gebouwen rekening wordt gehouden met de fauna die in gebouwen voorkomt, waaronder holenbroeders.

Sommige reclamanten vragen om in de GSV bepalingen op te nemen over de timing van bouwplaatsen om rekening te houden met de levenscyclus van diersoorten.

De Commissie laat opmerken dat de opname van doelstellingen met betrekking tot milieu- en erfgoedkwesities in de GSV was voorzien door de hervorming van het BWRO. Ook al voorziet de ontwerp tekst in begeleidende maatregelen voor de klimaatopwarming (bestrijding van hitte-eilanden, waterbeheer enz.), toch ontbreken er maatregelen ter voorkoming van de uitstoot van broeikasgassen: we zouden ook beginselen kunnen vinden voor het gebruik van materialen (met inbegrip van de berekening van de 'grijze energie') of andere maatregelen in verband met de compactheid van de bebouwing, lichtgekleurde materialen met een betere albedo enz.

De Commissie stelt vast dat veel van de regels met betrekking tot duurzaamheid zich in de ontwerp fase bevinden en ongetwijfeld nog moeten worden getest. Totdat ze in de verordeningen kunnen worden opgenomen, zou het volgens haar de voorkeur verdienen om intenties of stimulansen uit de verordeningen te schrappen, die in plaats daarvan in een toekomstige gids of vademecum moeten worden opgenomen.

2.1.3. GSV en principe van good governance

Ook al waardeert de Commissie de ambitie om het ontwerp van GSV om een zekere mate van flexibiliteit in de praktijk van de regels te bereiken, toch stelt ze vast dat zowel publieke (gemeenten, gewestelijke overheden enz.) als private (architecten, projectontwikkelaars enz.) reclamanten van mening zijn dat beroepsbeoefenaren moeilijkheden zullen ondervinden bij het beoordelen en motiveren van vergunningen.

Voor sommige bepalingen is willekeur inderdaad te vrezen. De Commissie is zich bewust van de risico's voor de rechtszekerheid die verbonden zijn aan de onduidelijkheid van de regels. Zij is net als vele reclamanten van mening dat, zolang het BWRO niet herzien is en de regelgevende waarde van de GSV niet is vastgelegd, het noodzakelijk is dat deze verordening duidelijk en ondubbelzinnig is en toelaat met zekerheid te bepalen of de vergunningsaanvragen al dan niet onderhevig zijn aan afwijkingen. In dit geval moeten de aanvragen immers worden onderworpen aan SRO (speciale regelen van openbaarmaking, namelijk openbaar onderzoek en advies van de overlegcommissie). Dit moet worden verduidelijkt aan het begin van de procedure, zodra de vergunningsaanvraag wordt ingediend. Als het (al dan niet) afwijkend karakter het voorwerp vormt van subjectieve interpretaties, kan dit de regelmatigheid van de procedure bedreigen.

Een 'vage' bepaling in de huidige verordening betreft bijvoorbeeld de inplantingsregels voor vrijstaande constructies (art. 7, lid 1), waarin staat dat het "bouwwerk wordt geplaatst op een gepaste afstand van de terreingrenzen,

rekening houdend met de bouwhoogte van de omringende bouwwerken, met de eigen bouwhoogte,

met de bestaande bouwlijn en met de vrijwaring van de bezonning van de naastliggende terreinen". Er zijn veel manieren om deze paragraaf te interpreteren (a priori een afstand van 3/4/5 meter instellen, rekening houden met de oude H=L regel voor zonlicht, die de afstand aanzienlijk kan vergroten enz.).

De interpretatieve aard van het ontwerp van GSV maakt het ook moeilijker om aanvragers te motiveren en zorgt waarschijnlijk voor extra werklust om hun dossier voor het aanvragen van een vergunning voor te bereiden.

De Commissie is van mening dat gecoördineerde actie de voorkeur verdient boven de toepassing van mechanische regels, vooral omdat de verordening algemeen is en zonder onderscheid op het hele grondgebied van toepassing is.

Het is dan ook van essentieel belang dat de verschillende stedenbouwkundige diensten, zowel de gemeentelijke als de gewestelijke, de middelen krijgen om optimaal te functioneren, met voldoende en goed opgeleid personeel om te kunnen beantwoorden aan een verordening die van geval tot geval een gedetailleerde beoordeling vereist.

De Commissie heeft grote waardering voor de filosofie van de nieuwe GSV, die erin bestaat de nadruk te leggen op het bereiken van doelstellingen en de vraag naar kwaliteit in plaats van op het voldoen aan a priori vastgestelde normen. Daaruit vloeien echter twee vragen voort: het probleem van de rechtszekerheid en dat van de nieuwe benadering inzake governance.

2.1.4. Rechtszekerheid

Terwijl sommige reclamanten, zoals de Stad Brussel, de paradigmaverschuiving in de GSV als positief beschouwen (minder meetbare regels maar eerder te bereiken doelstellingen, zonder de middelen om ze te bereiken te specificeren), is de meerderheid van de reclamanten, waaronder meerdere gemeenten, de GMC (Gewestelijke Mobiliteitscommissie), ARAU, BRAL, IEB, Natagora en BVS, gekant tegen deze paradigmaverschuiving in de nieuwe GSV, die de overheid een zeer grote beoordelingsmarge laat, terwijl de GSV in de eerste plaats een verordening is die voorziet in sancties in geval van niet-naleving van deze regels.

Veel reclamanten bekritisieren de vage, weinig verordenende aard van de tekst en de benadering door middel van doelstellingen/intenties, waarbij het veelvuldige gebruik van onduidelijke terminologie leidt tot algemene deregulering en aanzienlijke rechtsonzekerheid voor zowel aanvragers als overheden.

Iedereen, zelfs degenen die een zekere mate van flexibiliteit voorstaan, is van mening dat doelstellingen die niet gekwantificeerd of gemeten kunnen worden het moeilijk maken om een norm toe te passen die voor iedereen duidelijk is.

Gezien de vele nieuwe factoren die zowel door de autoriteiten als door de aanvragers moeten worden geanalyseerd, zal dit waarschijnlijk de werklust en de kosten doen toenemen (met name voor de ontwerpfasen), zonder garantie dat er een vergunning zal worden verleend. Veel reclamanten stellen de complexiteit van het verwerken van projecten en vergunningsaanvragen aan de kaak.

Ze zijn van mening dat de hervorming gepaard had moeten gaan met / voorafgegaan had moeten worden door een hervorming van de manier waarop de administratie werkt in termen van transparantie en consistentie van beslissingen.

Volgens veel gemeenten is het noodzakelijk om de economische impact van de GSV/Good Living op de geïnvesteerde middelen te beoordelen om ervoor te zorgen dat het goed wordt georganiseerd en aangepast aan het nieuwe regelgevingskader. Naast de noodzaak om de overheid op te leiden, zouden opleidingen voor andere spelers in de sector (architecten, ontwikkelaars enz.) zeer wenselijk zijn.

Hoewel de meesten van hen vinden dat de GSV moet worden herzien, vragen ze dat de GSV een duidelijk wettelijk kader wordt, met planningsregels en normen voor de ruimtelijke ordening die moeten worden gevolgd om:

- te waarborgen dat de doelstellingen van de plannen en programma's worden bereikt;
- een gelijke behandeling van alle aanvragers te waarborgen;
- de subjectieve beoordeling van de vergunningverlenende overheid te beperken.

De burger moet zich veilig kunnen voelen en weten of zijn project al dan niet in afwijking is van de GSV.

Veel reclamanten zijn van mening dat de vaagheid en verschillende interpretaties van de opgestelde teksten een open deur vormen voor administratief en gerechtelijk beroep wegens procedurefouten (naleving van de norm en vaststelling van de onderzoekshandelingen).

De Commissie vestigt ook de aandacht op de risico's in verband met het ontbreken van duidelijke regels en op de noodzaak om het grondwettelijke beginsel van een eerlijke en niet-discriminerende behandeling van vergunningsaanvragen te waarborgen.

Aangezien de verordening bovendien altijd een verordenende waarde heeft, verschilt de procedure voor de behandeling van vergunningsaanvragen naargelang er al dan niet sprake is van een afwijking van de GSV: afhankelijk van het soort van afwijking kan het dossier worden onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking (SRO), namelijk openbaar onderzoek (OO) en advies van de overlegcommissie (OC). De afwijking moet worden toegestaan door de afgevaardigde ambtenaar (AA) of zijn vertegenwoordiger indien de OC een unaniem advies uitbrengt. De ontwerptekst houdt in dit opzicht een risico van rechtsonzekerheid in. Als de regel niet duidelijk is, wanneer is er dan sprake van een afwijking?

De experts van de werkgroep 'Good Living' hadden erop gewezen dat 'moet worden afgestapt van een cultuur van afwijkingen'. Om dit te bereiken, moeten:

- *de regels waarvan niet mag worden afgeweken tot essentiële regels worden verheven;*
- *administratieve richtlijnen worden vastgelegd die een vermindering van het aantal toegestane afwijkingen voorschrijven; of*
- *de regel worden versoepeld zodat geen afwijkingen meer hoeven te worden gevraagd.*

Het Waals Gewest heeft voor de tweede optie gekozen, aangezien alleen de sectorplannen nog een verordenende waarde hebben: de stedenbouwkundige verordeningen zijn 'gidsen' geworden. In plaats van afwijkingen wordt gesproken over verschillen, die nog steeds gerechtvaardigd moeten worden. Het zou nuttig zijn om te beschikken over een evaluatie van de tenuitvoerlegging van het Waalse wetboek van ruimtelijke ontwikkeling (CoDT) m.b.t. de 'stedenbouwkundige gids'.

Het ontwerp van GSV houdt het midden tussen de twee: de GSV behoudt zijn verordenende karakter, maar sommige bepalingen zijn ruim of minder precies geformuleerd en moeten verder worden getoetst aan criteria die moeten worden beoordeeld.

Het nieuwe ontwerp wijzigt bijvoorbeeld de regels inzake de plaatsing en het bouwprofiel van de mandelige bouwwerken met een voorgevel van meer dan 2 x 6 m en van vrijstaande bouwwerken.

De Commissie heeft opgemerkt dat de beoordeling van de bouwprofielen niet langer gebaseerd zal zijn op een berekening van de gemiddelde bouwprofielen van naburige gebouwen, maar wel op verschillende elementen, zoals:

- *de breedte van de openbare open ruimte voor het bouwwerk,*
- *de hoogte van de omliggende bouwwerken,*
- *de typomorfologische eenheid waarin het project zich bevindt,*
- *de positie in het stadsbeeld.*

De Commissie had er in haar advies over het rapport 'Good Living' op gewezen dat de strengere regel wordt gehandhaafd voor de kleine projecten (de aanvragers zijn over het algemeen particulier): de Commissie is van mening dat er een risico van discriminerende behandeling bestaat. Het nieuwe ontwerp schaft immers de harmonisatiereguleer met betrekking tot de burens af voor projecten van een bepaalde grootte (+12 m). Dit punt wordt betwist door milieuverenigingen omdat het de deur openzet voor willekeur.

Ze beveelt aan om samen met de stedenbouwkundige diensten een fase van grondige tests in te stellen op basis van concrete gevallen die in de loketten van de gemeenten of het Gewest worden behandeld. Op die manier kan de GSV worden aangevuld met praktische handleidingen met toepassingsvoorbeelden, een objectivering van de criteria en hun eventuele hiërarchie, waarover moet worden gediscussieerd (zie hieronder). Voorbeelden van goede praktijken uit andere gewesten en steden zouden bij deze gelegenheid nader kunnen worden onderzocht.

Ze stelt vast dat tal van administratieve richtlijnen (waterbeheer, fietsen enz.) in de verordening zijn opgenomen.

2.1.5. Nieuwe benadering inzake governance

Terwijl de aanpak 'Good Living' de klemtoon net verschuift van formaliteit naar kwaliteit, van regelgeving naar governance, en hoewel een verordening niet alles garandeert, is de Commissie van mening dat zonder een grondige herziening van de governance deze nieuwe aanpak van de GSV wellicht niet de gewenste kwaliteit, ethiek en gelijke behandeling zal opleveren.

2.1.6. Consistentie van de teksten

Sommige reclamanten, waaronder enkele gemeenten, vragen om de verenigbaarheid van het ontwerp van GSV met de rest van de geldende wetgeving te onderzoeken, om na te gaan of er tegenstrijdigheden zijn tussen de doelstellingen van deze normen (GBP, RPA, verkavelingsvergunningen, Huisvestingscode, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan, Algemeen politiereglement enz.) Hoewel de link wordt gelegd met het GBP en de RPA's in het MER, is er geen kruisverwijzing tussen de voorgestelde voorschriften van de GSV en die van deze instrumenten om de gevolgen ervan te kunnen meten (of ze nu positief, negatief, neutraal of zelfs onbestaand zijn) en om na te gaan of de voorschriften geschikt zijn voor alle bestemmingen.

De Gemeente Anderlecht vraagt om een bewijs dat de grondbeginselen van de Belgische grondwet (vrijheid, gelijkheid) worden nageleefd.

Om de GSV toepasselijk te maken zodra ze van kracht wordt, benadrukken sommige gemeenten de noodzaak om de aanverwante verordeningen aan te passen (BWRO, het besluit inzake miniem belang, het GPDO, het besluit samenstelling dossier, het besluit gebruikswijziging).

Ze willen weten welke tekst primeert. De BBP's en Verkavelingsplannen (VP) die dateren van vóór het bewustzijn van het klimaatrisico hebben niet zulke ambitieuze visies en bovendien hebben de RPA's niet te lijden van afwijkingen. Bijvoorbeeld: het BBP, VP, RPA voorzien bouwprofielen, inplantingen, open ruimtes enz. die vaak verschillen van de bestaande op de site, wat in strijd is met het primaire principe van het behoud van de gebouwen van Good Living.

De Gemeente Anderlecht stelt ook de vraag of het ontwerp van GSV een evolutief of een vast instrument is (het is gebaseerd op de Good Move-kaarten, die evolutief zijn) en of er overgangsmaatregelen gepland zijn.

De Commissie herinnert er ook aan dat moet worden gezorgd voor een harmonisatie en dat moet worden verwezen naar andere geldende wetgevingen (Huisvestingscode, BWLKE, Natuurplan, GPCE, ordonnantie

betreffende de bouwplaatsen enz.) teneinde de samenhang van de gewestelijke maatregelen te garanderen en elke verwarring over de toe te passen wetgeving weg te nemen.

Uit de besprekingen over het ontwerp van GSV blijkt dat deze kwestie niet kan worden aangepakt zonder rekening te houden met andere aspecten van het beheer van ontwikkelingsprojecten en stedenbouwkundige vergunningen (waarvan sommige tijdens de evaluatie van het BWRO zullen worden geanalyseerd):

- **de regeling betreffende de openbare onderzoeken** en de werking van de overlegcommissies (OC). Zullen grootschalige projecten die niet langer zouden afwijken van de regels inzake het bouwprofiel (gezien de ingevoerde flexibiliteit) bijvoorbeeld nog steeds aan een openbaar onderzoek worden onderworpen als er geen effectenrapport voor wordt opgesteld?

De Commissie beveelt aan om uitzonderlijke bepalingen (met name met betrekking tot bouwprofiel en inplanting) alleen toe te staan voor projecten waarvoor een effectrapport of -studie is uitgevoerd, aangezien er in dergelijke gevallen automatisch een SRO en een rapport met een gedetailleerde analyse van de effecten van het project bestaan.

- **de kwaliteit van het openbaar debat**, die soms te wensen overlaat en sterk wordt gekenmerkt door zowel het NIMBY-syndroom als technische ondoorzichtigheid (zie de kilometereffectrapporten, een afwijking die verband houdt met de jurisprudentie van de Raad van State, die onder meer eist dat de overheid goed geïnformeerd is voordat zij een beslissing neemt).

De herwaardering van het attest bijvoorbeeld (waarin stedenbouw en milieu zijn geïntegreerd) zou het mogelijk maken om vanaf het begin van een project een openbaar debat te houden over de grondslagen ervan, buiten de projectvergaderingen om (waarvan de notulen momenteel niet openbaar of bindend zijn, wat een probleem is en wat maakt dat de Commissie aanbeveelt dat ze dit worden). Deze zou worden gevolgd door een meer technische vergunning (vrijgesteld van de formaliteiten die reeds in het attest zijn vervat), voor de bouw, om het project in de praktijk uit te voeren. Het doel is nog steeds om de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning niet te vertragen.

- **rekening houden met analyses en studies in een vroeg stadium**, voordat een vergunning wordt ingediend, met criteria om het project te verbeteren.

- **het beheer van door het BWRO ingestelde projectvergaderingen**, die een dialoog mogelijk maken tussen de aanvrager en alle betrokken administraties en gewestelijke overheidsinstellingen: voor de grote projecten zouden deze vergaderingen in een vroeg stadium moeten plaatsvinden en de mogelijkheid moeten bieden om de beginselen van het project aan een onderzoek te onderwerpen (vereenvoudigd stedenbouwkundig attest), d.w.z. Het programma (bestemmingen en oppervlakten), de indeling en de bouwprofielen ervan ten opzichte van de omgeving, zodat de mening van het publiek kan worden ingewonnen voordat het project al te ver is gevorderd.

De Commissie dringt aan op een open discussie op dat moment. Er wordt aanbevolen om een kwaliteitsruimte in te stellen in de aanloop naar projecten, maar ook bij het toezicht op de uitvoering, zodat er een constant debat is over de manier waarop het project moet worden uitgevoerd. Deze kwaliteitsruimte moet een onafhankelijke rol hebben. Ook het openbaar debat moet in het proces worden geïntegreerd (zie het initiatiefadvies van 30 juni 2023 over de evaluatie van het BWRO).

- **het besluit 'Vrijstellingen'**, dat belangrijke gevolgen heeft: de Commissie vindt het bijvoorbeeld abnormaal dat de aanleg van fietspaden (andere dan tijdelijke of in een testfase) zonder vergunning (en dus ook zonder effectenbeoordeling) kan worden gedaan. De inrichting van de openbare ruimtes is van strategisch belang en vereist dat rekening wordt gehouden met talrijke aspecten (sociale aspecten, milieu, erfgoed enz. die een grondig onderzoek en een openbaar debat rechtvaardigen.

De Commissie vraagt om de link te leggen tussen de nieuwe GSV en het besluit 'Vrijstellingen', wat nodig is gezien de urgentie met name voor de isolatie van gebouwen. Ze stelt de vraag over de gelijktijdigheid tussen dit besluit en de nieuwe GSV.

*- het aangaan van **publiek-private en publiek-publieke samenwerkingsverbanden** en het beheer van deze operaties: het is van essentieel belang dat de overheid gewapend is om het proces onder controle te houden ('de regie') en dus dat hier in de bestekken die de oproep voor de private sector organiseren rekening mee wordt gehouden.*

- de kwaliteit en het vermogen van de stedenbouwkundige diensten van de gemeenten en het Gewest, alsook de noodzakelijke samenwerking tussen de gewestelijke besturen (Urban, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel) en tussen het Gewest en de gemeenten, en het gebruik van 'kwaliteitsruimtes' voor open discussies. Veel reclamanten, zowel private als publieke, waaronder de Stad Brussel, zijn van mening dat het essentieel is om gemeentepersoneel op te leiden en om multidisciplinaire teams te hebben binnen de diensten die verantwoordelijk zijn voor het beheer van vergunningen.

- de kwaliteit en de samenstelling van de teams, kantoren, architecten enz., evenals de permanente opleiding van de betrokken openbare en privéactoren, evenals van studenten in deze vakgebieden.

*- de relatie met het team van de **Bouwmeester Maître Architecte (BMA)** (waarvan het pluralisme moet worden gewaarborgd, met name wat de vaardigheden betreft, zoals ook het geval is bij de Commissie) en de noodzaak om via externe adviezen een bijdrage te leveren aan het denkwerk, met name in het kader van de organisatie van architectuurprijsvragen (ook hier zou de herinvoering van onderzoeken op basis van een vereenvoudigd stedenbouwkundig attest nuttig zijn voor de vaststelling van het bestek van de prijsvraag).*

- de samenwerkingsverbanden met en tussen de technische en logistieke diensten: MIVB, Vivaqua, Engie, Proximus enz.;

- het gebruik van de stedenbouwkundige lasten.

Sommige reclamanten stellen vast dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de regels die gelden voor openbare gebouwen en de regels die gelden voor particuliere gebouwen (bv. omkeerbaarheid van gebouwen, aantal fietsparkeerplaatsen enz.). Dit onderscheid is niet gerechtvaardigd aangezien Good Living een gewestelijke verordening is die betrekking heeft op de stedelijke kwaliteit van de gebouwen; het lijkt hen dat elke inwoner van het Brussels Gewest zou moeten kunnen genieten van dezelfde (stedelijke) kwaliteit van gebouwen, ongeacht hun sociale status (type eigenaar of type gebruik). Afgezien van dit rechtsbeginsel is er ook een operationeel element dat benadrukt moet worden, aangezien de publiek-private samenwerkingsverbanden - onder deze legislatuur - een ongekende omvang hebben aangenomen (de publieke sector heeft nog nooit zoveel sociale woningen 'geproduceerd' als het afgelopen jaar). Het resultaat zijn projecten met gemengd gebruik voor een divers publiek: het is ondenkbaar dat, afhankelijk van de verschillende soorten (toekomstige) eigenaren of gebruikers, de regels voor de bouw van nieuwe gebouwen moeten worden aangepast. Dit is des te problematischer omdat partnerschappen in de vorm van 'sleutel-op-de-deur' aankopen plaatsvinden nadat de vergunning is verleend. Om geen publiek-private samenwerkingsverbanden in gevaar te brengen en toch te voldoen aan de regels van Good Living, vinden wij dat er geen onderscheid mag worden gemaakt tussen publieke en private actoren.

De Gemeente Elsene stelt vast dat de nieuwe GSV uitzonderingen maakt voor openbare huisvesting, voornamelijk in titel III. Deze zijn echter verspreid over de verschillende artikelen, zonder dat ze volledig lijken te zijn. Ze vraagt om alle specifieke regels met betrekking tot sociale woningen te benadrukken en samen te brengen in een duidelijk en afzonderlijk hoofdstuk, zodat er geen onduidelijkheid meer bestaat over de vraag of bepaalde regels al dan niet van toepassing zijn.

De Commissie is het met de reclamanten eens dat het onderscheid tussen particuliere en openbare gebouwen niet gerechtvaardigd is, aangezien de GSV een gewestelijke verordening is die bedoeld is om op iedereen van toepassing te zijn.

2.1.7. Extra kosten als gevolg van het ontwerp van GSV

Verschillende reclamanten, hierin bijgestaan door het MER, vrezen de extra kosten die gepaard gaan met de nieuwe regels (minimale grootte van de woning, plafondhoogte, verlichting enz.), waardoor nieuwe bouwwerken duurder worden en de bouw van nieuwe betaalbare woningen (met name sociale) in gevaar komt.

De sociaaleconomische context (waaronder stijgende materiaal- en energieprijzen) vergroot de impact van deze extra kosten nog verder. Sommigen, waaronder gemeenten zoals Anderlecht en de Stad Brussel, vrezen ook dat de vaagheid van het ontwerp van GSV de afgifte van vergunningen zal vertragen, waardoor motivatie ingewikkelder zal worden, wat ook financiële kosten met zich mee zal brengen.

Het ontwerp zou daarom indruisen tegen de wil van de regering, zoals uiteengezet in haar algemene beleidsverklaring, om woningbezit toegankelijk te maken voor zoveel mogelijk mensen, en zou het risico inhouden dat de woningmarkt verandert in een investeerdersmarkt.

Enkele gemeenten vragen of er een analyse is gemaakt van de gevolgen voor de private en publieke sector en of er een schatting is gemaakt van de benodigde financiële, personele en administratieve middelen.

Ook al kan een goed architecturaal ontwerp de impact beperken, toch is de Commissie het eens met de reclamanten, die bezorgd zijn over de waarschijnlijke prijsstijging van nieuwe woningen (met 20 tot 25%), en vraagt ze om de regels die dit veroorzaakt hebben af te schaffen (plafondhoogte op de bovenste verdiepingen verhoogd van 2,50 naar 2,70 m; verticale circulatie op de gevel; verbod op eenzijdig georiënteerde woningen; buitenruimte van 10% van het netto vloeroppervlak) en terug te brengen naar de huidige regels.

De Commissie is van mening dat de binnenruimtes van woningen niet gereguleerd moeten worden, aangezien kwaliteitsruimte niet altijd gekoppeld is aan m².

Ze stelt vast dat zolang er geen openbare huisvestingsdienst is in Brussel, de markt gestuurd zal blijven worden door rentabiliteitsnormen, waarbij de prijzen zullen blijven stijgen, met een stadsvlucht tot gevolg.

Ze is van mening dat het aanbod van betaalbare woningen door de overheid moet worden gegarandeerd.

De Commissie is van mening dat deze verordening niet mag leiden tot buitensporige stijgingen van de kosten van huisvesting. Daarom komt ze in haar advies herhaaldelijk terug op deze economische elementen.

2.1.8. Testfase/ overgangperiode

Verschillende reclamanten, zowel particuliere (BVS, Brupartners) als openbare (gemeenten), vragen om een voldoende lange overgangperiode om:

- 1) overheden en privéactoren voldoende tijd te geven om zich de nieuwe teksten eigen te maken;
- 2) de ontwikkeling van een reeks hulpmiddelen (publicaties, toepassingen, vademecums) die door Good Living worden voorzien, mogelijk te maken.

Een reclamant verzoekt dat:

- Alleen hulpmiddelen die op de datum van indiening van de vergunningsaanvraag getest en gevalideerd zijn, in de testfase zullen worden toegepast: deze hulpmiddelen moeten voor openbare raadpleging worden voorgelegd;

- In afwachting van de beschikbaarheid van deze instrumenten moet de kwalitatieve analyse die is uitgevoerd en gepresenteerd onder coördinatie van de architect die het project heeft ontworpen, als voldoende worden beschouwd.

3) te verduidelijken vanaf welke data welke verordeningen (huidige of toekomstige GSV?) van toepassing zijn op welke bouwprojecten. In het bijzonder: alle grond die in het verleden is verworven (en tot een bepaalde datum in de toekomst) moet worden onderworpen aan de huidige GSV (en niet aan de toekomstige Good Living).

De Commissie heeft nota genomen van de toezegging van de regeringsvertegenwoordiger om een overgangperiode van één jaar toe te staan tussen de definitieve goedkeuring door de Regering en de inwerkingtreding, wat het beheer van de vergunningen betreft. Ze wil dit graag officieel bevestigd zien in de tekst.

In het licht van de reacties en voorstellen van bepaalde administraties is de Commissie voorstander van een praktische testfase vóór een tweede lezing door de Regering. Dit zou het mogelijk maken om het denken vooraf collectief te verfijnen (en niet in de context van latere jurisprudentie), om te beoordelen of de regels in de praktijk werken en om buitensporige verschillen tussen de standpunten van gemeentelijke en/of gewestelijke overheden te voorkomen. Deze stap moet ook worden genomen parallel aan een meer fundamentele herziening van het huidige beheer van vergunningen (zie het initiatiefadvies van 30 juni 2023 over het BWRO).

De Commissie haalt het voorbeeld aan van de interpretatie van de 6 m in het schema van het MER.

Ze stelt dus voor om elke norm vooraf te analyseren en te bespreken in het licht van concrete gevallen in de dossiers die in de verschillende gemeenten en bij het Gewest moeten worden behandeld. Indien nodig met een vergelijking van de geldende verordening, indien er twijfels zouden rijzen.

Dit zou het mogelijk maken om:

- 1. na te gaan hoe de nieuwe principes moeten worden geïnterpreteerd en dezelfde gedragslijn aan te houden; zo nodig de norm aan te passen indien blijkt dat deze in haar huidige vorm het beoogde doel niet waarborgt;*
- 2. na te gaan hoe de gemaakte interpretatie en de te nemen beslissing indien nodig kunnen worden gemotiveerd.*

Voordat de definitieve tekst in werking treedt, moeten de personeelsleden absoluut een uitgebreide opleiding over de nieuwe verordening volgen.

De Commissie is van mening dat een collectief onderzoek van de verschillende gevallen zal bijdragen tot het opbouwen van vertrouwen over de nieuwe manier van werken bij de personeelsleden, zal bevestigen dat de regels goed worden begrepen en dat de in dit ontwerp van verordening voorgestelde maatregelen en bepalingen in de praktijk realistisch en toepasbaar zijn. Dit zal alle twijfels wegnemen en de behandeling van vergunningsaanvragen versnellen.

Voor gebouwen met grotere bouwprofielen (zoals torens) is de Commissie van mening dat het de voorkeur verdient om eerst een zonale verordening op te stellen met een passende perimeter, waardoor een breder beeld ontstaat en de integratie van een hoog gebouw in zijn omgeving beter te begrijpen is. In dit verbandt verwijst ze naar de discussie over uitzicht en de bescherming van uitzicht van/naar erfgoedgebouwen.

Urban heeft een nummer van het tijdschrift Erfgoed Brussel aan dit onderwerp gewijd: de Commissie is het ermee eens dat het nuttig zou zijn de studies over het stadslandschap voort te zetten en de bestaande gegevens uit te breiden / te actualiseren, met name de uitzichtkegels uit de tijd van het sectorplanproject. Aangezien deze kegels geen verordenende waarde hebben, moeten ze worden bijgewerkt en gebruikt als hulpmiddel om de visuele impact van projecten te beoordelen.

De Commissie vraagt zich af of het gepast zou zijn om volumes te gebruiken, uitgedrukt in m³ in plaats van m², in voorkomend geval in combinatie met 'klassieke' m². Gebouwen zijn in de eerste plaats volumes: we moeten onszelf vragen stellen over het 'capabele' volume dat wordt bepaald in relatie tot de grootte van een perceel en proberen een regel vast te leggen met betrekking tot een capabel volume: een vrije vloerhoogte die verbouwing mogelijk maakt enzovoort.

Sommige reclamanten, waaronder Brupartners, stellen voor een evaluatie van de bepalingen van de GSV te voorzien na een redelijke periode na de inwerkingtreding ervan;

De Commissie deelt dit streven naar een systematische evaluatie.

3. INLEIDING

Artikel 1 - Toepassingsgebied

§2 onderhavige verordening is van toepassing:

M.b.t. §2 is de Stad Brussel van mening dat het aangewezen zou zijn om een punt 6° toe te voegen betreffende artikel 104 van het BWRO (terreinverdeling).

Artikel 2 - Overeenstemming van een ontwerp met deze verordening

De overeenstemming van een bouwontwerp met deze verordening houdt niet in dat het strookt

met de goede ruimtelijke ordening, zoals beoordeeld door de autoriteit die bevoegd is om de verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning of attest af te leveren, noch aan de overeenstemming met de andere geldende wetten en verordeningen.

Verscheidene reclamanten, waaronder meerdere gemeenten, stellen vast dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening extreem breed en mogelijk te subjectief is. De van kracht zijnde GSV biedt hiervoor geen aanknopingspunten, wat leidt tot frustratie bij aanvragers en/of architecten die niet kunnen voorzien hoe de overheidsinstanties hun aanvraag zullen beoordelen. De kwalitatieve criteria kunnen worden opgenomen in de toelichtingen van de grafische GSV. De verordening moeten zoveel mogelijk kwantitatieve criteria bevatten.

De Commissie is het eens met de reclamanten over dit basiselement van het ontwerp. Dit is des te belangrijker omdat het bepaalt of sprake is van afwijking of niet. Bovenop de minimumnormen, die vermoedelijk in overeenstemming zouden zijn, moet het mogelijk zijn om projecten als niet-afwijkend te beschouwen als ze verenigbaar zijn met de goede ruimtelijke ordening. Het is daarom belangrijk om minimumnormen te handhaven en over een vademecum met benchmarks te beschikken om mensen te helpen begrijpen welke criteria worden gebruikt om te beoordelen of sprake is van goede ruimtelijke ordening. Dit geldt in het bijzonder voor kleine projecten die betrekking hebben op het grote publiek, dat de regels en beoordelingsnormen gemakkelijk moet kunnen begrijpen.

Artikel 3 - Definities

Sommige gemeenten waarderen het dat er een gemeenschappelijke woordenlijst voor de volledige verordening wordt opgesteld en vragen dat de concepten die reeds in andere plannen en juridische normen zijn gedefinieerd niet in deze woordenlijst worden opgenomen (beginsel van de onafhankelijkheid van de administratieve beleidsregels).

De Commissie sluit zich aan bij de reclamanten om de volgende definities te verduidelijken:

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Naamsestraat 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 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](#)

Draairuimte

Definitievoorstel: *'Oppervlak nodig voor draaibewegingen en richtingsveranderingen voor een persoon in een rolstoel. Het oppervlak van de draairuimte heeft een diameter van 150 cm'.*

Rooilijn: De definitie is te simplistisch en houdt geen rekening met rooilijnen die zijn vastgelegd maar nooit zijn gevolgd door onteigening, waardoor openbare wegen op privégrond ontstaan.

Definitievoorstel: *Rooilijn: Grens tussen de openbare weg en de naburige private of openbare eigendommen.* Aangezien deze niet bepaald wordt door een Algemeen Rooiijnplan, een BBP, een Verkavelingsplan of een Bijzonder Rooiijnplan, is de grens tussen de private eigendom en het openbaar domein waarmee rekening moet worden gehouden de bijzondere rooilijn zoals gedefinieerd door het College van burgemeester en schepenen. NB: het is beter om te spreken van openbare ruimte in plaats van openbaar domein, omdat veel gewone wegen en buurtwegen zijn aangelegd op private eigendommen die eraan grenzen. Stemt de 'openbare weg' overeen met het 'weggenet aan de oppervlakte'? Zo ja, waarom dan niet dezelfde naam gebruiken?

Akoestische sfeer: Gemiddeld niveau van blootstelling aan lawaai. De akoestische sfeer wordt gemeten aan de hand van de **Lden**-indicator, die het gemiddelde jaarlijkse niveau over 24 uur weergeeft, gebaseerd op de gemiddelde niveaus overdag (7.00-19.00 uur), 's avonds (19.00-23.00 uur) en 's nachts (23.00-7.00 uur).

-> Hoe zal dit toepasselijk/controleerbaar zijn in de analyse van een stedenbouwkundige vergunning?

De normen waarmee rekening moet worden gehouden zijn die van Leefmilieu Brussel (LB). Moet dit worden verduidelijkt?

Technische kasten: Moet de term 'elektrische' niet vervangen worden door 'technische'? Hieronder vallen ook technische kasten die bijvoorbeeld verschillende buizen en leidingen bevatten.

Luifel: Er is een verschil tussen een vast element en een store of een zonnetent: Moeten er niet twee verschillende definities zijn?

Balkon: opmerking: balkons kunnen ook over bowwindows worden gebouwd.

Technische cabine: Wordt er rekening gehouden met ventilatie en speciale technische installaties, die vaak groot, zichtbaar en onaantrekkelijk zijn, of vallen ze onder de rubriek '**Kabels, leidingen en buizen**'? Het is raadzaam om te specificeren wat van toepassing is om interpretatieproblemen te voorkomen. Er moet ook rekening worden gehouden met warmtepompen die zich op het dak bevinden.

Kabels en leidingen voor transport: MS, MD, HD, HS, moet de afkorting niet worden verduidelijkt bij het eerste gebruik? (Middenspanning, middendruk, hoge druk, hoogspanning)

'**ondergronds**' schrappen.

Hoe zit het met de camera-, glasvezel- en verlichtingskabels die aan de gevels zijn bevestigd? Het is belangrijk dat de GSV rekening houdt met bestaan ervan, zodat bouwers in de ontwerpfase moeten nadenken over oplossingen die erop gericht zijn hun voortbestaan te waarborgen en over een esthetisch verantwoorde manier om ze op gevels te installeren.

BAF+: de GSV wil de normen vereenvoudigen en rationaliseren. De introductie van dit nieuwe concept van bodemkwaliteit overstijgt de stedenbouwkundige context en heeft betrekking op de kwesties die worden beheerd door de milieudiensten (ander beleid). Bovendien zijn de projecten vaak te ver gevorderd wat betreft de details van de landschapsarchitectuur om een nauwkeurige beoordeling van BAF+ mogelijk te maken.

Dit concept is al opgenomen in het BBP van de Stad Brussel en het is gebleken dat het zeer moeilijk zo niet onmogelijk is om dit gegeven te analyseren.

In de categorie wateroppervlak: de BAF+ index is verhoogd met 0,1 'in de stad van het water'. Wat betekent dit?

In de categorie met vegetatie beklede oppervlakken: met grind gevulde honingraatsystemen moeten worden beschouwd als 'met vegetatie bekleedbare oppervlakken'. Met vegetatie bekleedbare oppervlakken zijn niet opgenomen in de beschrijving van de categorieën van de BAF+. Moeten ze daarom als ondoorlaatbaar worden beschouwd (BAF+ = 0)?

Wat gebeurt er als de definitie van BAF+ nog zou evolueren (zie oude BAF >< BAF+)? Moet de GSV dan (opnieuw) worden gewijzigd?

Bovendien houdt de huidige definitie geen rekening met wilde dieren die in gebouwen leven. Het is echter belangrijk om deze dimensie op te nemen in de definitie (zoals het MER ook vermeldt).

Wat is de impact van een verkeerde coëfficiënt?

Tank voor regenwaterrecuperatie: Water moet per definitie verplicht worden hergebruikt. In het geval van bestaande gebouwen, als de installatie van een tank mogelijk is, kan het hergebruik ervan aanzienlijke kosten met zich meebrengen (zie artikel 7 van Titel II).

Bouwwerken: Deze definitie bestond al in de oude GSV. De impact ervan moet echter worden gemeten (en zo nodig aangepast). Wat wordt bedoeld met een constructie waarvan de steun op de grond de stabiliteit garandeert, ook al kan deze worden gedemonteerd of verplaatst? Een vloer, een prieel, meubels, een chalet, een food truck? Dit moet worden verduidelijkt of gespecificeerd in de tekst.

Mandelige bouwwerken: Waarom praten we alleen over de zijdelingse mandeligheid? In smalle huizenblokken of in de buurt van hoeken kan de mandeligheid (gedeeltelijk) aan de achterkant van het gebouw liggen.

De Gemeente Ukkel stelt voor om '*mandelig*' te vervangen door '*aangrenzend*'

Gesloten bouwwerk: **Bouwwerk met één of meerdere gesloten en voor personen toegankelijke lokalen.** Onbegrijpelijke definitie. Wat wordt hier bedoeld? Anders formuleren.

Vrijstaand bouwwerk: **Gebouw waarvan geen enkele gevelmuur gebouwd is op of tegen een zijdelingse mandelige grens.** Volgens de definitie kan een vrijstaand gebouw dus een mandeligheid aan de achterkant hebben. Gaat het dan nog om een vrijstaand gebouw?

Naastliggend bouwwerk: **Bouwwerk op het terrein grenzend aan het desbetreffende terrein.** Onnauwkeurige definitie, nabijheid is een vaag begrip (2 m? 20 m?). Minder problematisch in de Nederlandstalige versie, waar het woord 'grenzend' wordt gebruikt.

Omliggende context: Geheel van de bebouwde en niet-bebouwde elementen die het bestaande referentiekader in de omgeving van een bouwwerk vormen. Definitie open voor interpretatie. Het referentiekader moet worden gedefinieerd (afstand tot het gebouw? Naburige gebouwen? Naburige huizenblokken?). Er dient te worden gedefinieerd wat men verstaat onder nabijheid van een gebouw.

Goed verlicht: dit is geen duidelijke term met een norm waaraan moet worden voldaan, hoewel de verlichting van voetgangersoversteekplaatsen bijvoorbeeld erg belangrijk is voor de veiligheid.

Crèche: verduidelijken wat onder deze definitie valt en of het particuliere of openbare kindertehuizen en opvangcentra omvat.

Fietsers en aanverwanten: **Fietsen en voortbewegingstoestellen in de zin van de artikelen 2.15.1 en 2.15.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.** 'Fietsers en aanverwanten' heeft dus geen betrekking op gemotoriseerde fietsen (speed pedelecs, bromfietsen van klasse A en B), ook al worden ze in de algemeen

reglement op het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg als fietsen behandeld en moeten ze (in bepaalde omstandigheden) fietspaden gebruiken.

Dichtheid: er dient te worden gedefinieerd hoe dichtheid moet worden geïnterpreteerd. Is het een verhouding van bebouwde m² tot landoppervlak, een aantal bewoningseenheden tot landoppervlak, of een geschat aantal bewoners tot landoppervlak? En zo ja, hoe moet het aantal bewoners worden geschat?

Etalage: afhankelijk van de definitie kan dit beperkt zijn tot het houtwerk en de beglazing die de voorkant van een winkel bedekken, of het kan de voorkant van een gebouw omvatten.

Parkeerplaatsen: Parkeerplaats buiten de openbare weg voor een twee- of vierwielig motorvoertuig met toegang die is voorbehouden aan bepaalde gebruikers, in tegenstelling tot een openbare parkeerplaats. Er wordt verwezen naar 'twee- of vierwielige motorvoertuigen'. Per definitie vallen motorfietsen en andere gemotoriseerde tweewielers echter niet onder 'motorvoertuigen'. Moeten we het niet hebben over 'gemotoriseerde voertuigen'? In het Nederlands wordt ten onrechte de term 'motorvoertuigen' gebruikt, terwijl als motorfietsen en andere gemotoriseerde tweewielers worden meegeteld, de term 'motorrijtuigen' moet worden gebruikt.

Uithangbord: hoe zit het met afbeeldingen/schermen die direct achter ramen worden geplaatst en die geen ander doel hebben dan te dienen als reclame verwijzend naar het uithangbord of als uithangbord? Ze hebben een aanzienlijke impact op de openbare ruimte en zijn momenteel niet gereguleerd.

Invasieve (exotische) soorten waarvan de aanwezigheid bepaalde risico's met zich mee kan brengen (inheemse biodiversiteit schaden, ziekten overbrengen, een bedreiging vormen voor de volksgezondheid enz.)

Verdwijnen van de notie van 'reclame verwijzend naar het uithangbord': Zullen bars of boekwinkels met borden waarop productmerken worden genoemd niet langer worden toegestaan?

Openbare open ruimte: de definitie verwijst naar openbare wegen en parken die toegankelijk zijn voor het publiek. Worden openbare pleinen automatisch beschouwd als openbare wegen, of moeten ze worden toegevoegd aan de volledige lijst in de definitie?

Openbare groene ruimte: waarom niet verduidelijken dat het (grotendeels) in volle grond is?

Collectief woongebouw: lokalen die eigendom zijn van een publiekrechtelijke rechtspersoon of een rechtspersoon van openbaar nut en de mogelijkheid bieden van een collectief verblijf, zoals kostscholen, met uitzondering van studentenwoningen.

- Deze definitie sluit dus elke mogelijkheid van een particulier initiatief van dit type uit als het niet van openbaar nut is (kan een particulier verpleeghuis, een internaat van een openbare school enz. beschouwd worden als zijnde van openbaar nut?) Waarom zouden we dit beperken tot overheidsinstanties en niet voorzien in een label, zoals het geval is voor studentenwoningen?
- Vallen openbare rusthuizen (zonder zorg) in deze categorie, of is dat een gebouw met meerdere eenheden?

Stille gevel: Gevel waarvan de Lden-waarde op 4 m boven de grond en 2 m voor de gevel, voor lawaai uit een specifieke bron, meer dan 20 dB lager is dan de hoogste op de gevel gemeten Lden-waarde.

Aan de ene kant is deze definitie onbegrijpelijk (specifieke bron: waar hebben we het over? Hoogste Lden-waarde gemeten op de gevel: waar zijn de metingen gedaan (op de hele gevel?)) ? Op welke gevel? Van welk gebouw?). Bovendien kan de technische aard hier niet worden gecontroleerd door de medewerkers die de stedenbouwkundige vergunningen behandelen, noch door de controleurs na de werkzaamheden, en legt het kostbare en onnodige extra studies op aan aanvragers van vergunningen. Moeten gemeenten akoestische

experts inhuren? Deze bepaling is oncontroleerbaar en dus niet van toepassing op aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen.

Borstweringen: Waarom een onderscheid maken tussen 'borstweringen' en 'lichte borstweringen': zou een glazen borstwering niet op dezelfde manier worden behandeld?

Geïntegreerd regenwaterbeheer: Zie de definitie in het Waterbeheerplan (WBP) 2022-2027 pagina 611: "**Het geheel van aanleg- en werktechnieken die helpen bij het herstellen van de natuurlijke cyclus van het water door een beheer dat zo dicht mogelijk plaatsvindt bij de plek waar het regenwater valt. Bij deze vorm van in situ-beheer worden stedelijke ruimtes en gebouwde elementen gebruikt om ze een extra functie te geven, namelijk het beheer van het regenwater aan de bron. De structuren zijn bij voorkeur begroeid, wat bijdraagt tot de verbetering van de leefomgeving, de bestrijding van warmte-eilanden, het beheer van vervuiling enz. Deze technieken zijn erop gericht het gebruik van leidingen te vermijden en impliceren normaliter geen verbinding met een netwerk.**"

Inclusie: Het ontwerp van GSV definieert deze term als het "proces dat via de technische aanpassing van inrichtingen en bouwwerken alle personen in de maatschappij ten volle beoogt te laten deelnemen aan het sociale leven, met respect voor het gelijkheidsbeginsel en ongeacht hun situatie (leeftijd, handicap, herkomst, sociaaleconomische situatie, gender ...) ."

- Dit voorstel is zeker prijzenswaardig, maar het blijft antropocentrisch. Zou het mogelijk zijn om kleine wilde dieren die in Brussel beschermd zijn in deze definitie op te nemen?

Aan hoge snelheid aangepaste fysieke binnenhuisinfrastructuur: definitie niet duidelijk, formulering.

Bewoonbaar lokaal: waarom wordt hier niet de minimaal vereiste hoeveelheid m² gespecificeerd?

Niet-bewoonbaar lokaal: Lokaal van een gebouw bestemd voor een tijdelijk verblijf van personen, ongeacht de bestemming van dat gebouw, zoals gangen, toiletten, sanitaire voorzieningen of garages. De term 'garage' vermijden, want die kan tot verwarring leiden.

Studentenwoning: Hoe weten we welke bedrijven een label hebben? Welke criteria worden gebruikt om dit label te verkrijgen?

Loggia: Overdekt en gesloten balkon

- De term 'gesloten' is dubbelzinnig voor een loggia. De loggia is a priori open (of kan open worden gezet = wintertuin) aan ten minste een van de zijden.
- Als het volume gesloten is en uitsteekt, is het een erker. Als het gesloten is en naar achteren is geplaatst, wordt het meegerekend in het volume van het gebouw. Het verdient de voorkeur om de architecturale definities te behouden om verwarring te vermijden (Een loggia is een architecturaal element in de vorm van een nis die inspringt ten opzichte van de gevel en een ruime ruimte vormt met arcades of zuilen, vaak overdekt, met een afsluiting aan ten minste een van de zijden en vaak een verbinding met het gebouw waartegen het aanleunt, aan de achterkant of daarboven, naar de bovenste verdiepingen).

Stadsmeubilair: het zou goed zijn om technische kasten toe te voegen aan de lijst in de definitie.

Puntgevelmuur: Zijmuur van een bouwwerk. Onjuiste definitie. Als het op deze manier wordt gedefinieerd, omvat ze ook mandelige muren

Nest: deze definitie moet worden toegevoegd in verband met de aanwezigheid van wilde dieren in het gebouw.

Vrijstaand obstakel: Deze definitie moet duidelijker worden gemaakt door het begrip 'vrijstaand en dwingend obstakel' toe te voegen. Een reclamebord mag bijvoorbeeld niet worden beschouwd als een 'vrijstaand obstakel', zoals nu het geval is. Worden de anti-autopaaltjes aan het begin en einde van secties ook beschouwd als vrijstaande obstakels?

Parking: Inrichting die bestemd is voor de aanleg van parkeerplaatsen.

Deze definitie is problematisch omdat de definitie van 'parkeerplaats' (parkeerplaats buiten de openbare weg voor een twee- of vierwielig motorvoertuig met toegang die gereserveerd is voor bepaalde gebruikers, in tegenstelling tot een openbare parkeerplaats) het woord '(openbare) parkeerplaats' bevat. Op deze manier gedefinieerd kan een parkeerplaats nooit een openbare parkeerplaats zijn, omdat de parkeerplaats deze per definitie uitsluit.

Transitparking: Is dit gelijk aan 'Parking +R' in het BBP?

Persoon met beperkte mobiliteit: onvolledige definitie, er ontbreken bijvoorbeeld mensen met kinderwagens. Een persoon met beperkte mobiliteit is iemand wiens mobiliteit beperkt is. De Cawab gebruikt dezelfde definitie als het Gewest.

Mandelig profiel: Profiel van het in gesloten mandelige bebouwing opgetrokken volume ter hoogte van de gemeenschappelijke grens. 'inclusief loggia's' toevoegen aan het einde.

Bodemkwaliteit: *Geheel van fysisch-chemische en biologische kenmerken van de bovenste bodemlaag.*

- Wat is de bovenste bodemlaag?
- Wat zijn de fysisch-chemische en biologische kenmerken?

Nuttige oppervlakte van een woning: Gemeten oppervlakte tussen de binnenvlakken van de buitenmuren, met een vrije hoogte van minstens 2,20 m. Ze omvat schoorsteenmantels maar kokers en technische schachten worden uitgesloten. Is dit niet tegenstrijdig? Moet niet worden verduidelijkt dat het gaat om kokers en technische schachten die geen deel uitmaken van de woning? Oude schoorsteenmantels worden soms gebruikt als technische leidingen. De verduidelijking 'Onder afdaken of daken worden oppervlakten onder een plafond van minder dan 1,50 m evenwel niet meegerekend' is slecht geformuleerd. De definitie stelt dat dit gemeten ruimtes zijn met een vrije hoogte van minstens 2,20 m. Er wordt geen uitzondering gemaakt voor ruimtes onder daken of afdaken, dus het is logisch dat ruimtes onder 1,50 m niet in aanmerking worden genomen.

Opmerking: binnenmuren worden meegerekend in de nuttige oppervlakte, ook al komen ze niet overeen met de nuttige m² van de woning. Zie consistentie met netto-oppervlakte en het begrip kamer.

Netto lichtdoorlatende oppervlakte: Som van de glasoppervlakten waardoor het buitenlicht naar binnen kan, met aftrek van de delen die geen licht doorlaten, zoals raamwerken of volle delen. In de praktijk zou het gemakkelijker zijn om verdelingen en klein houtwerk mee te nemen bij het meten of berekenen, zelfs als dit betekent dat de oppervlakte moet worden verminderd met een toe te passen coëfficiënt. Er wordt geen melding gemaakt van gekleurd of gebrandschilderd glas, waarvoor minder verlichting nodig is. Merk op dat in het Nederlands de term 'lichtdoorlatend' wordt gebruikt. Moeten we in het Nederlands niet de term 'verlichtingsoppervlak' gebruiken?

Hoekterrein: Terrein gelegen op de kruising van meerdere openbare wegen. Een groot terrein omringd door 4 wegen moet daarom worden beschouwd als een hoekterrein. Op dezelfde manier moet een terrein dat de hele voorgevel van een blok beslaat, worden beschouwd als een hoekterrein.

Doorlopend terrein: Terrein begrensd door openbare wegen die elkaar niet loodrecht op het terrein kruisen. Moet dit niet op de volgende manier worden geformuleerd: 'Terrein met name begrensd door openbare

wegen die elkaar niet loodrecht op het terrein kruisen'. In het Nederlands is een hoekterrein dus een doorlopend terrein aangezien het begrensd wordt door wegen die elkaar niet loodrecht kruisen.

Groendak: Dak bedekt met begroeiing en de elementen die nodig zijn voor de ontwikkeling ervan, zoals drainage en substraat. Zelfs als dit in de definitie staat, zou het dan niet correcter zijn om het een begroeid dak te noemen? De term 'groendak' zorgt voor verwarring bij particulieren (ervaring: groen geverfd dak, bedekt met kunstgras enz.)

Wooneenheid: Zijn de voorbeelden volledig? Geldt dit ook voor uitrustingen? Waarom praten we in het Nederlands over wooneenheid als dit ook geldt voor andere activiteiten (kantoren, winkels enz.)? Zou de term 'bezettingseenheid' niet beter gebruikt kunnen worden? Zou het niet beter zijn om een productieve activiteit in plaats van een industriële activiteit als voorbeeld te nemen? Moeten we niet voorzichtig zijn met het verwijzen naar 'de kantoren van een bedrijf', die ongeschikt kunnen zijn aan de hoofdactiviteit en daarom geen zelfstandige bedrijfseenheid vormen?

Ventilatie van het stedelijk weefsel: De definitie zou een niet-volledige lijst van voorbeelden van elementen van deze ventilatie moeten bevatten.

Ontmoetingszone: definitie van de wegcode.

4. TITEL I: OPEN RUIMTE

4.1. HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN

Artikel 1 – Doelstellingen

§1 De open ruimte wordt op een zodanige manier landschappelijk en groen ingericht dat ze de volgende functies kan vervullen:

De Commissie verzoekt een rubriek toe te voegen na 'dat ze de volgende functies kan vervullen': 'het erfgoed en de esthetische en symbolische kwaliteit van de stedelijke compositie in stand te houden, te verbeteren of te creëren'

Brussel onderscheidt zich van de meeste andere historische steden door de open ruimte, en in het bijzonder de openbare ruimte, (bijna) uitsluitend vanuit functionalistisch oogpunt (= de functies ervan) te behandelen, waarbij voorrang wordt gegeven aan mobiliteit en andere aspecten worden genegeerd; dit is te wijten aan het ontwerp en het beheer van de openbare ruimte, hoofdzakelijk door verkeerstechnici zonder kennis, perceptie of gevoeligheid voor de andere aspecten; de reflectie moet dus opnieuw worden geformuleerd met deze aspecten in het achterhoofd en om dit te doen, moet dit direct als een van de 2 doelstellingen van de open ruimte worden geplaatst en moet het een specifiek punt worden in een nieuw te creëren §5 (zie hieronder).

§ 2. In het kader van de verblijfsfunctie is de inrichting van de open ruimte, afhankelijk van het geval gericht op de volgende doelstellingen:

De Commissie vraagt om het 3e, 4e en 6e punt te schrappen omdat het hier over functie gaat; deze punten hebben betrekking op esthetiek en moeten worden samengevoegd met andere punten door ze te consolideren in een nieuwe §5 over dit thema.

§3 In het kader van de verplaatsingsfunctie is de inrichting van de open ruimte, afhankelijk van het geval, gericht op de volgende doelstellingen:

6° Toevoegen: (...) de leesbaarheid en compatibiliteit van het gebruik van de verschillende netwerken. Een van de grootste huidige problemen is de zeer conflictueuze relatie tussen fietsers en voetgangers.

§4 In het kader van de milieufunctie is de inrichting van de open ruimte, afhankelijk van het geval, gericht op de volgende doelstellingen:

6° Na luchtvervuiling 'en licht-, visuele en geluidsvervuiling' toevoegen, die sterk onderschat wordt, hoewel ze schadelijk is voor het milieu en het comfort (verlichting die de woning binnendringt), de atmosfeer vernietigt en onnodig duur is.

Een nieuw specifiek § 5 creëren om de tweede bestemming van de open ruimte te definiëren en af te bakenen, of het nu gaat om bestaand of nieuw gebruik, zoals beschreven in art. 1, en waarin de punten worden overgenomen die uit § 2 zijn geschrapt, zoals bijvoorbeeld dit:

§5. Als onderdeel van het behoud, de verbetering of de creatie van het erfgoed, de esthetische en symbolische kwaliteit van de stedelijke compositie, heeft de ontwikkeling van de open ruimte tot doel:

1° het verfraaien van de stad door haar esthetische en stedelijke kwaliteit, zowel in een bestaande als in een nieuwe context; 2° het respecteren en verbeteren van bestaande uitzichten en het creëren van nieuwe uitzichten waar dat zinvol is;

3° de geest, de samenstellingsregels en, waar nodig, de symboliek van de bestaande lay-outs die deel uitmaken van het stedelijk en historisch erfgoed respecteren, versterken en herstellen, op dezelfde manier als de aanpak van het architecturaal en natuurlijk erfgoed;

4° rekening houden met het feit dat de perceptie van open ruimte vooral wordt bepaald door de verticale grenzen, of het gebrek aan grenzen, en ook, indien relevant, ingrijpen op deze parameters;

5° het gebruik van reclame en straatmeubilair rationaliseren;

6° het gebruik van licht rationaliseren om functionaliteit en veiligheid, visueel comfort (esthetiek en sfeer) en de opwaardering van het gebouwde en stedelijke erfgoed met elkaar te verzoenen.

§6 '~~in voorkomend geval~~' schrappen. Omdat het gebruik ervan dubbelzinnig is: in feite moeten we nog steeds rekening houden met het bestaan van de multimodale specialisatie van wegen, een regionaal beleid dat is vastgelegd en daarom moet worden gerespecteerd.

Deze titel behandelt zowel openbare als private open ruimtes. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de natuurlijke en stedelijke kenmerken van de locatie, de grootte van de open ruimte, de behoeften van de gebruikers en, in voorkomend geval, de hiërarchie van de wegen.

De Stad Brussel waardeert de update van de GSV over de aspecten mobiliteit/openbare ruimte, die rekening houdt met de huidige opwaartse trend in praktijken (fietsen/voetgangers) en de trends voor de komende decennia; in het bijzonder het aantal en de kwaliteit van de fietsparkeerplaatsen en de toegankelijkheid voor voetgangers (en PBM).

De Commissie pleit voor de invoering van een breed debat over de functie van de openbare ruimte, over de kwalitatieve criteria voor projecten en niet alleen over het respecteren van oppervlakte, rekening houdend met stedenbouwkundige, esthetische en erfgoedcriteria (bv. uitzicht, continuïteit enz.).

De Commissie is van mening dat er een openbaar onderzoek moet worden gehouden wanneer er een verzoek wordt ingediend om een openbare ruimte opnieuw in te richten, of het nu gaat om een afwijking of niet.

Ze merkt op dat de benadering erg functioneel is en het probleem alleen benadert vanuit het oogpunt van verbindingswegen, zonder rekening te houden met de sociale dimensie, het aspect van gebruiksvriendelijkheid en de immateriële dimensie. De genderspecifieke openbare ruimte en veiligheid moeten ook vermeld worden.

De Gemeente Ukkel merkt op dat de doelstellingen van het ontwerp van GSV 'Good Living' verwijzen naar het gewestelijke mobiliteitsplan 'Good Move', waarvan de uitvoering aanleiding heeft gegeven tot polemiek en vragen. Ze vraagt of er rekening moet worden gehouden met de in het plan geprojecteerde situatie of met de feitelijk geïmplementeerde situatie, en wat er zou gebeuren als het plan wordt gewijzigd of zelfs ingetrokken.

Aangezien er meerdere keren in de tekst staat '**afhankelijk van het geval**', vraagt ze hoe ervoor gezorgd kan worden dat het ontwerp voldoet aan de verordening.

De Gemeente Elsene vraagt om meer rekening te houden met personen met een handicap in plaats van bij het schrijven van de regelgevende bepalingen zich te beperken tot PBM. Personen met beperkte mobiliteit zijn niet noodzakelijk personen met een handicap. Aan de andere kant zijn er mensen met een handicap die niet a priori als PBM worden beschouwd. Mensen met cognitieve en/of verstandelijke beperkingen, visueel gehandicapten enz. hebben specifieke behoeften waaraan de gewestelijke stedenbouwkundige voorschriften tegemoet kunnen komen, met name op het gebied van de zichtbaarheid van infrastructuur en het begrijpen van de organisatie van de ruimte.

Bijvoorbeeld: de afbakening van rust- en ontmoetingsgebieden (hoofdstuk 2 - afdeling 2 - art 8).

De Gemeente Schaarbeek is van mening dat veel van de nieuwe voorstellen in deze titel een grote impact hebben op de administraties die verantwoordelijk zijn voor wegen. Het risico bestaat dat om budgettaire en andere redenen wordt besloten om een identieke renovatie uit te voeren zonder een bouwvergunning aan te vragen. Ondanks de doelstellingen van deze titel bestaat het risico dat deze zal werken als een rem op doordachte ontwikkeling en de verbetering van de openbare ruimte in plaats van als een constructief

regelgevend instrument. In plaats van eisen te stellen, zou het beter zijn om wegbeheerders aan te moedigen om naar de gestelde doelen toe te werken. De meeste wegbeheerders zijn zich bewust van de stedelijke problemen en milieukwesties.

De GMC merkt op dat in het project de regels hetzelfde zijn voor de reconstructie van een straat, een klein plein of een grote ruimte tussen woonblokken, terwijl de behoeften niet hetzelfde zijn. Ze vraagt om een onderscheid te maken op basis van de behoeften en de omvang van de projecten.

Een reclamant vraagt zich af hoe een projectauteur kan bepalen op welk geval zijn project van toepassing is en stelt voor een minimumdrempel voor de toepassing van dit artikel vast te leggen om te voorkomen dat een minimale ingreep in een open ruimte leidt tot de analyse van al deze gevallen.

§2-3° De stad verfraaien en de stedelijke perspectieven tot hun recht laten komen

De Stad Brussel heeft om uitleg gevraagd over hoe er rekening wordt gehouden met uitzicht. Zij wijst er ook op dat kaart 9 van de regionale structureringsgebieden van het GPDO vermelding verdient in de GSV, omdat deze gebieden vanwege hun status aandacht behoeven. De Stad Brussel overweegt om een netwerk van structurerende erfgoedruimtes op gemeentelijk niveau op te zetten als aanvulling op het gewestelijk netwerk. Dit kan worden gebruikt als hulpmiddel om de uitzichten beter te identificeren.

De Commissie verzoekt om structureringsruimtes te vermelden in de GSV. Ze steunt het verzoek van de Stad Brussel inzake uitzicht en herhaalt de noodzaak om de atlas van hoogtelimieten bij te werken, die ook essentieel is voor de beoordeling van verzoeken om hoge gebouwen in termen van hun impact op het stedelijke landschap. Zij is van mening dat de kwestie van uitzichten moet worden onderworpen aan regels voor de beoordeling van landschap en uitzichten. Deze reflectie moet ook op grootstedelijk niveau plaatsvinden.

Artikel 2 - Toepassingsgebied

De Commissie verzoekt §1 toe te voegen (...) over open ruimte, zowel openbaar als privaat. Dit is gewoon een kwestie van semantische consistentie, want er staat verder dat hoofdstuk 2 gericht is op openbare open ruimte en hoofdstuk 3 op private open ruimte.

Artikel 3 – Continuïteit

In punt 1°: "bovengronds, via de continuïteit van landschap en beplanting en via de continuïteit van de publiek toegankelijke trajecten voor actieve verplaatsingswijzen";

De GMC vraagt om het volgende toe te voegen: 'in overeenstemming met het STOP-principe, te zorgen voor veiligheid (Vision Zero) en universele toegankelijkheid. '

De Commissie is het eens met het verzoek van Perspective om de zin na het woord 'landschap' uit te breiden met 'en, voor zover mogelijk, visuele uitzichten en perspectieven'.

In punt 2°: "ondergronds, via de continuïteit van volle grond"

De Gemeente Anderlecht begrijpt de voorgestelde definitie van 'Niet-bebouwde bovengrondse ruimte' niet. Waarom de vermelding 'bovengronds'? De formulering lijkt in tegenspraak met de definities van 'Private open ruimte' en 'Openbare open ruimte'.

De Commissie is van mening dat continuïteit ondergronds zo mogelijk moet worden nagestreefd door continuïteit van volle grond. Ze stelt zich vragen bij de definitie van open ruimte, die leidt tot verwarring. Ze merkt op dat het begrip open ruimte geen onderscheid meer maakt tussen privaat en openbaar. De meeste private ruimtes zijn omgeven door heggen of hekken. De gemeenten vragen een onderscheid tussen het

gemeentelijk openbaar domein en privédomein om het onderhoud te vergemakkelijken en voor verzekeringsdoeleinden. Dit moet worden omkaderd.

Ze vraagt om in de tekst te verduidelijken dat de nagestreefde continuïteit betrekking heeft op ondergronds en landschapswater. Let op de groene en blauwe mazen.

4.2. HOOFDSTUK 2 - OPENBARE OPEN RUIMTE

4.2.1. Afdeling 1 Algemeen

De Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe constateert een tegenstrijdigheid ten opzichte van de algemene principes. Enerzijds voorziet de nieuwe GSV een beoordelingsmarge op veel gebieden en anderzijds legt ze nieuwe normen voor de openbare ruimte vast die bijzonder streng zijn. Een dergelijke formulering in de GSV, die in dit geval te restrictief is, zal ook een aanzienlijke werklast met zich meebrengen voor de gemeentelijke overheid, die een aanvraagdossier voor stedenbouwkundige vergunning zal moeten samenstellen om een afwijking te verkrijgen, en voor de gewestelijke overheid, die een grote hoeveelheid dossiers van de gemeentelijke besturen zal moeten beheren. Deze situatie maakt het systeem volkomen ondoeltreffend. Normen die openstaan voor interpretatie zullen onvermijdelijk leiden tot rechtsonzekerheid, met het risico dat de gelijkheid tussen burgers wordt doorbroken.

De ECBHG wijst erop dat het onderscheid tussen private en openbare ruimte niet altijd hetzelfde is (bijvoorbeeld de ruimte voor het ING-gebouw aan de binnenring - een private ruimte die toch als openbare ruimte moet worden beschouwd). Ze trekt daarom het nut van de dichotomie tussen openbare en private ruimte in twijfel. Het beste voorbeeld om dit verschil in behandeling te illustreren heeft betrekking op volle grond. Het plan Good Living is ontworpen om een eenvoudiger tekst te zijn dan de huidige GSV zodat de vergunningverlenende overheden een duidelijk referentiekader hebben. Hetzelfde geldt voor een persoon die een project wenst in te dienen.

Er zijn algemene verwijzingen naar volle grond in artikel 3, naar openbare open ruimte in artikel 16 en in de toelichting bij de artikelen 5, 6 en 17. Artikel 30 van de private open ruimte is er zelfs 100% aan gewijd, terwijl artikel 24 niet ingaat op de verhouding en indeling van diezelfde ruimte. Dit maakt het er niet eenvoudiger op voor de ontwikkelaar van een openbaar of privéproject, die van het ene artikel naar het andere moet springen en percentages moet berekenen op basis van zijn specifieke situatie, zonder er zeker van te zijn dat hij aandacht heeft besteed aan alle bepalingen met betrekking tot volle grond. Op dit niveau moet de ECBHG dus vraagtekens zetten bij de doelstelling van vereenvoudiging die wordt aanbevolen door de commissie van deskundigen Good Living.

De Gemeente Jette betreurt het verdwijnen van een reeks duidelijk vastgelegde maatregelen, zoals de maatreferenties voor de inrichting van voetgangerspassages, het percentage hellingen enz.

Zij merkt op dat de vastgelegde regels niet specifiek zijn. Alle open ruimtes worden op dezelfde manier behandeld, hoewel de herinrichting van een kleine straat niet hetzelfde is als voor een groot plein. Er is absoluut geen rekening gehouden met de context en het specifieke karakter van Brussel.

De Commissie is het met deze opmerkingen eens.

Artikel 4 - Inrichting van de open ruimte

De GMC dringt aan op het feit dat met alle uitdagingen rekening moet worden gehouden, vanaf het ontwerp van een project, om gevaarlijke situaties te vermijden en de gewenste gedragingen teweeg te brengen.

Punt 2°: **beoogt de leesbaarheid en de eenvoud van de ruimte "en draagt door zijn configuratie bij tot het gevoel van veiligheid".**

De Commissie volgt het verzoek van Perspective om de zin na het woord ruimte zoals hierboven aan te vullen.

De Gemeente Anderlecht vraagt de toevoeging van een punt 6° 'houdt rekening met de milieufuncties vermeld in titel I - artikel 1 - §4, in het bijzonder de bijdrage tot de ontwikkeling van de biodiversiteit.' om de implementatie van deze doelstellingen aan te moedigen.

De Stad Brussel vraagt om in de GSV de plaats van elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen die zelf bediend worden te reglementeren, die de openbare ruimte belemmeren ten nadele van voetgangers.

De Commissie beveelt aan om specifieke parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische steps.

De Commissie roept op tot respect voor het stedelijk erfgoed (in het bijzonder de historische perspectieven en assen van stedelijke vormgeving).

Over de hiërarchie van criteria (erfgoed, milieu, stedenbouw) zou een publiek debat moeten worden gevoerd.

Ze vraagt daarom om zorgvuldig na te gaan of de regels de vooruitgang die moet worden geboekt niet in gevaar brengen (met name op het gebied van milieukwesties: aanplantingen aan wegen, bijvoorbeeld).

Er wordt ook voorgesteld om een 'handvest' of boek met aanbevelingen op te stellen om te zorgen voor consistentie in het gebruik van materialen en straatmeubilair in de openbare ruimte, en op zijn minst op gewestwegen en hoofdwegen.

De Commissie vraagt om art. 4.5° te beperken tot stadsmeubilair, door bijvoorbeeld te specificeren: (...) zorgt voor continuïteit en rationaliseert het aantal en de modellen van stadsmeubilair zoals ontwikkeld in art. 7. Omdat stadsmeubilair, een grote problematiek in Brussel, een specifieke alinea vereist in de aankondiging van de inrichting van de openbare ruimte.

Artikel 5 - Verdeling van het gebruik van de openbare weg

Dit artikel legt de drempels vast die moeten worden gerespecteerd, namelijk:

50% van de oppervlakte van de openbare open ruimte is voorbehouden voor de actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers enz.), openbaar vervoer in eigen baanbed alsook de inrichtingen die onder de milieuen verblijfsfuncties vallen.

De GMC en de gemeenten vragen zich ook af of het relevant is om een algemene doelstelling vast te leggen die zonder onderscheid van toepassing is op het hele gewest, aangezien het Brussels Gewest zeer verschillende stedelijke morfologieën biedt, afhankelijk van het feit of men zich in de eerste of de tweede kroon bevindt.

Waar de parkeerdruk hoog is, zal de toepassing van deze regel automatisch leiden tot een enorme vermindering van het aantal parkeerplaatsen en bestaat het risico dat de gemeenten geen ontwikkelingsprojecten meer zullen uitvoeren om niet zoveel parkeerplaatsen te hoeven verwijderen. Het kan een goed idee zijn om het parkeren te verminderen door te verwijzen naar indicatoren van voldoende alternatieven voor de auto, zoals de bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer, de aanwezigheid van parkeergelegenheid buiten de straat, het aantal deelauto's en het aantal fietsboxen.

Vanuit technisch oogpunt roept deze verdeling (%) vragen op, vooral met betrekking tot de definitie van de reikwijdte van een project: een projectdrager zou kunnen besluiten om de reikwijdte van een project te vergroten of te verkleinen om de minimum/maximumpersentages te halen. De GMC vraagt zich af hoe deze bepaling moet worden toegepast in het geval van gedeelde ruimtes waar ook auto's worden gebruikt. Het

artikel stelt dat "gedeelde ruimtes van de openbare weg waar de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer voorrang hebben, worden in de berekening van deze oppervlakte opgenomen." Deze verduidelijking kan ertoe leiden dat de projectdrager twijfelachtige keuzes maakt om het percentage kunstmatig op te blazen. Bijvoorbeeld door middel van een fietsstraat: de fiets heeft geen voorrang, maar de auto wordt 'uitgenodigd' in een ruimte die gebruikt zou moeten worden door fietsers. Het succes van een fietsstraat vereist echter maatregelen om de druk van auto's te verminderen, wat momenteel nooit (of zeer zelden) het geval is, omdat er geen bindende regels zijn voor het inrichten van fietsstraten. Het zou daarom heel handig zijn om de status van fietsstraat te gebruiken om de vereiste 50% te halen, zonder dat aan de plaats van de auto hoeft te worden geraakt, zoals nu het geval is.

CityDev vraagt om bedrijfsterreinen vrij te stellen van deze 50%-limiet, gezien de logistieke beperkingen.

De procentuele verdeling toegepast op alle wegen is mogelijk problematisch. Er wordt voorgesteld om minimaal 10% van het oppervlak te beplanten met vegetatie, wat zou kunnen leiden tot een vermindering van de beschikbare ruimte voor actieve vervoerswijzen. De eis van minimaal 50% actieve vervoerswijzen moet worden gecombineerd met het STOP-principe, de multimodale specialisatie van wegen (zoals vereist door Good Move) en het groener maken van de openbare ruimte. Dit werpt ook de kwestie op van doorlaatbare stroken voor autoparkeren en handhaving in ontmoetingszones en fietsstraten waar actieve vervoerswijzen voorrang hebben.

Het MER wijst op het risico dat het voor sommige wegen moeilijk zal zijn om deze 50%-doelstelling te halen en dat dit een rem zou kunnen vormen op de invoering van herinrichtingsprojecten ten gunste van identieke renovaties, wat in strijd zou zijn met de doelstellingen van een evenwichtiger verdeling van de openbare ruimte. Als het schrappen van plaatsen wordt overwogen, moeten dit gekoppeld zijn aan duidelijke en geprogrammeerde mechanismen.

Het MER geeft geen principiële probleem aan, maar eerder een moeilijkheid om deze maatregel toe te passen in het stadscentrum en een status-quo in de tweede kroon. Perspective benadrukt het risico van inertie bij de vernieuwing van wegen, waar het % te moeilijk te halen zou zijn. Perspective benadrukt de noodzaak om dit principe ambitieuzer te maken in de tweede kroon. Maar dit zou kunnen leiden tot het bepalen van de reikwijdte van de interventie op basis van de mogelijkheid om 50% te bereiken.

De GMC vraagt dit artikel fundamenteel te herzien. Het is noodzakelijk om de verdeling van de bezettingspercentages van openbare ruimtes volgens de behoeften, het STOP-principe en het type en de specialisatie van wegen in het Good Move-plan te verduidelijken. Het is ook belangrijk om rekening te houden met de verschillende soorten parkeren (fietsen, gedeelde voertuigen, PBM, leveringen, auto's, motoren, bussen en vrachtwagens).

De Gemeente Elsene vraagt om te verduidelijken of het percentage wordt berekend op de perimeter van een ontwikkelingsproject, dat meerdere weggedeelten en ruimtes van verschillende types (straten en pleinen, bijvoorbeeld) kan omvatten.

Bovendien zal in de praktijk de verhouding van 50%, in combinatie met de minimale ruimte die aan de verschillende vervoerswijzen wordt toegewezen en het aandeel van begroeiing van volle grond, betekenen dat de helft van de parkeerplaatsen in de smalle straten in het noorden van Elsene zal verdwijnen.

Tenzij de breedte van bestaande trottoirs wordt verminderd, zal een ontwikkeling die voldoet aan de GSV ook betekenen dat het aantal parkeerplaatsen met bijna de helft wordt verminderd en/of dat de doorgangsrechten (van tweerichtingsverkeer naar eenrichtingsverkeer) in de meeste gewone straten die door het centrum en het westen van de gemeente lopen, worden verminderd.

In deze context zal de compensatie voor het parkeren buiten de openbare weg, zoals voorzien in zowel het gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) als in het regeringsbesluit van 18 juli 2013 tot vaststelling van de

regelgevende aspecten van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, de uitvoering van herontwikkelingen waarschijnlijk bemoeilijken. Indien nodig moet een herziening van de regels voor compensatie voor parkeren op straat worden overwogen.

Er is ook een risico dat de berekening van de herverdeling van de openbare ruimte de grondige renovatie van de openbare ruimte zal vertragen ten gunste van identieke ingrepen, vanwege de ingewikkelde afweging die dit impliceert met betrekking tot een levensstijlvoorziening - het parkeren van auto's - die belangrijk blijft.

Het zou daarom passend zijn deze doelstelling te handhaven, maar zonder haar bindend te maken, en:

- vooraf toestemming te krijgen van de wegbeheerder;
- te specificeren dat dit van toepassing is op wegen met een breedte van meer dan 12 meter.

Om de toegankelijkheid van onze wijken niet te ondermijnen, moet het schrappen van parkeerplaatsen gepaard gaan met een minimum aan multimodale toegankelijkheid.

Deze sterke intentie om de ruimte te herverdelen, in combinatie met de verplichte minimumbreedtes voor de verschillende vervoerswijzen en het aandeel vegetatie dat in een project moet worden gebruikt, garandeert een duidelijke verbetering van de openbare ruimte op de meest problematische wegen.

De Gemeente Jette heeft de volgende opmerkingen:

- Het erfgoed en de historische morfologie van de wegen worden genegeerd;
- Moeten we hier echt een opgelegde norm van maken?

*De Commissie merkt op dat 50% van de **openbare open ruimte** is gereserveerd **voor actieve vervoerswijzen** (voetgangers, fietsers enz.), **openbaar vervoer in eigen baanbed**, alsook de inrichtingen die onder de milieu en verblijfsfuncties vallen; er blijft dus **50% over voor gemotoriseerde voertuigen, logistiek en parkeren**.*

Ze vraagt ervoor te zorgen dat het ontwerp van GSV naleving van het Good Move-plan mogelijk maakt. Hoewel de Commissie de ambitie begrijpt, moeten we ervoor zorgen dat een strikte regel niet leidt tot meerdere afwijkingen.

In plaats daarvan stelt de Commissie voor 'prioriteit te geven aan de actieve vervoerswijzen' en te streven naar een meerderheid van de gereserveerde ruimte in plaats van een percentage vast te leggen.

De Commissie beveelt aan dit te herschrijven: het moet mogelijk zijn de 50%-doelstelling aan te passen aan de feitelijke situatie en op basis van een adequate rechtvaardiging, en dit zou geen afwijking zijn.

Het plan Good Move voorziet in een openbare fietsenstalling om de 100 meter. De Commissie is verbaasd dit aandachtspunt niet terug te vinden in de GSV. Ze is van mening dat de openbare ruimte voldoende goed verdeelde plaatsen moet bieden voor het veilig stallen van fietsen. Er moet ook worden nagedacht over een parkeerplaats voor motorfietsen en scooters (die momenteel is toegestaan/wordt gebruikt als trottoir, op voorwaarde dat er 1,5 m vrije ruimte is).

De Commissie merkt op dat na de invoering van de 30 km-zone veel voorzieningen overbodig zijn geworden en zouden kunnen worden verwijderd, wat een grote esthetische impact op de stad zou hebben (portiek, snelheidsbegrenzer enz.). Esthetiek heeft objectieveerbare regels: continuïteit, identieke materialen enz.

Bovendien plaatst de Stad Brussel vraagtekens bij de 2e alinea, waarin staat: "De gedeelde ruimtes van de openbare weg waar de actieve verplaatsingswijzen en waar het openbaar vervoer voorrang hebben, worden in de berekening van deze oppervlakte opgenomen". Verwijst de tekst naar 'en/of' of 'en waar'? Dit heeft een invloed op hoe we het voorschrift begrijpen.

Ze vraagt ook of het opleggen van een verhouding actieve modus/groene ruimte/berijdbare weg was beoordeeld. Aangezien dit de mogelijkheden voor het inrichten van wegen in sommige gevallen beperkt en het risico met zich meebrengt dat er beperkingen ontstaan die moeilijk toe te passen zijn, afhankelijk van de lokale toepassing van het gewestelijke mobiliteitsplan of het gemeentelijke mobiliteitsplan. De impact van deze cijfers zal waarschijnlijk aanzienlijk zijn op het gebied van parkeren.

De Stad Brussel benadrukt de uitzondering die wordt gemaakt voor zones op dezelfde hoogte, ontmoetingszones en fietsstraten. Ze is van mening dat het beter zou zijn om ons te richten op het afremmen van het verkeer in plaats van precieze drempels vast te leggen voor de verdeling van verschillende soorten openbare ruimte. Ze twijfelt aan de relevantie van het berekenen van een percentage op het niveau van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

De Gemeente Oudergem merkt op dat dit artikel in zijn huidige vorm zou leiden tot de afschaffing van een van de verkeersrichtingen en/of onnodig parkeren op vele lokale wegen. Er is geen praktische oefening gemaakt om deze maatregel uit te leggen. Ze vraagt daarom dat dit artikel niet van toepassing is op wegen waar de maximumsnelheid 30 km/u of minder is. Op deze wegen worden actieve vervoerswijzen verondersteld gebruik te maken van de rijbaan.

De Commissie stelt voor om aan de tweede alinea 'op voorwaarde dat de erfgoeddimensie wordt gerespecteerd' toe te voegen. Ze stelt voor een artikel 5, lid 6 toe te voegen om uit te leggen dat de openbare open ruimte op een duurzame manier wordt ontworpen door bij voorkeur gebruik te maken van lokale materialen en uitvoering, door de degelijkheid van het ontwerp en de constructie, door de mogelijkheden of resultaten van recycling, door eenvoudig onderhoud en reiniging. De essentiële thema's duurzaamheid en circulariteit vereisen een specifieke paragraaf in de verklaring over de inrichting van de openbare ruimte, vooral omdat ze geen specifiek artikel hebben.

Artikel 6 - Kabels, buizen, leidingen, goten en technische galerijen

De GMC benadrukt het probleem van de wildgroei van ongebruikte kabels in de ondergrond. Te weten komen of ze niet meer gebruikt worden kost veel tijd.

Ze vraagt om het volgende toe te voegen:

- Een verplichting om bij aanvragen van een bouwvergunning een plan van de ondergrond toe te voegen.
- Een verplichting voor eigenaars om ongebruikte kabels te verwijderen bij grote werken.
- Een vereiste voor kwaliteitsbestrating in termen van vlakheid en hechting van inspectieputten.

Perspective benadrukt het risico op blokkades en het financieringsprobleem als een gemeente moet betalen voor het verleggen van andermans leidingen om een weg opnieuw in te richten.

De Gemeente Anderlecht merkt, net als de Stad Brussel, op dat deze vereiste onrealistisch is voor bestaande wegen die gerenoveerd worden: er bestaat geen software of plaatsbeschrijving waarin alle nutsvoorzieningen zijn opgenomen.

Sommige gemeenten benadrukken dat de uitvoering van deze bepaling erg duur zal zijn en stellen zich vragen bij het beheer van de goten en de coördinatie van de verplaatsingen van de verschillende nutsvoorzieningen. De financiële gevolgen van deze verplichting om netwerken te verplaatsen zijn onhoudbaar voor de gemeenten en moeten worden gedragen door de concessiehouders.

De kwestie van de kosten en de operator rijst ook als het gaat om het opruimen van oude kabels, wat nodig zal zijn om volle grond vrij te maken;

Ze stellen voor om deze bepaling te beperken tot nieuwe installaties (geen nieuwe installaties op meer dan 2 m van de rooilijn) en om specifieker te zijn over wat echt gegroepeerd moet worden.

De Gemeente Oudergem vraagt om een haalbaarheidsstudie met de concessiehouders en om 30 km/u-zones uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze maatregel.

De Commissie vestigt de aandacht op de kwestie van het leggen van kabels voor elektrische oplaadpunten (die vrijgesteld zijn van een vergunning). Er moet ook aandacht worden besteed aan 'bovengrondse elementen', d.w.z. openbare verlichting op gevels, reclameborden, verkeersborden, bovenleidingen enz. die vaak visuele vervuiling veroorzaken in stedelijke gebieden.

De leidingenkanalen kunnen in de gevels worden geïntegreerd.

De Commissie verzoekt om toevoeging van '(...) worden ondergronds gegroepeerd (...)'. Deze eenvoudige semantische verduidelijking zou elke dubbelzinnigheid wegnemen.

Artikel 7 - Stadsmeubilair

De GMC vraagt om de prioriteiten te hiërarchiseren en te identificeren wat betreft de aanwezigheid en de plaatsing van elementen van stadsmeubilair.

Ze vraagt om het volgende toe te voegen:

- Criteria voor het specificeren van 'niet belemmeren' en 'niet hinderen'.
- Prioriteitscriteria voor stadsmeubilair.
- Vereisten voor paaltjes (hoogte, vorm, contrast).
- Plaatsen van de infrastructuur voor een bepaalde vervoerswijze in de daarvoor bestemde ruimte: laadpalen, parkeerinformatieborden, parkeermeters en paaltjes om parkeren in de ruimte voor autoverkeer te voorkomen.
- Fietsenrekken, fietsboxen en drop-off-zones voor het free floating wagenpark worden prioritair op parkeerplaatsen geplaatst.
- De technische kasten worden prioritair ingegraven maar kunnen om gemotiveerde technische redenen bovengronds worden geplaatst.
- *Het principe is dat de infrastructuur zich in de daarvoor bestemde ruimte moet bevinden. Het voetgangersverkeer mag niet worden gehinderd door grote hoeveelheden objecten.*

Perspective vraagt om in de definitie van 'stadsmeubilair' ook vrijevlootvoertuigen en gedeelde mobiliteit in het algemeen op te nemen.

De Commissie is het niet eens met de GMC en pleit voor minder gedetailleerde voorschriften, omdat die waarschijnlijk vrij snel achterhaald zullen zijn. Deze gegevens kunnen in vademecums worden opgenomen.

De Gemeente Elsene waardeert de wens om de paden voor actieve vervoersmiddelen en het landschap vrij te maken van technische kasten door ze in te graven, omdat dit een voordeel is voor de stedelijke omgeving en de doorgang vergemakkelijkt.

Wel moeten de kosten van de ingraafwerken worden gedragen door de concessiehouders en moet het zoeken naar betrouwbare technische oplossingen worden aangemoedigd, zodat de technische en logistieke onhaalbaarheid niet systematisch de overhand krijgt op het gemak van de doorgang en het comfort in de stad om de bovengrondse en omslachtige installatie van kasten te rechtvaardigen.

De Gemeente Schaarbeek merkt op dat niet alle technische kasten ingegraven kunnen worden omwille van de waterdichtheid. De concessiehouders moeten een advies indienen over deze voorstellen om te zien wat technisch mogelijk is en wat de kosten zouden zijn.

Ingraven moet de regel zijn en bovengrondse installatie een uitzondering die gemotiveerd moet worden, en het is daarom beter om geen technische of logistieke redenen aan te geven in de GSV. Zij is van mening dat, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden, een kast op bevredigende wijze kan worden geïntegreerd langs een blinde muur, bijvoorbeeld .

De Commissie stelt de volgende tekst voor:

'Stadsraatmeubilair is inclusief, samengevoegd voor verschillende functies en gerationaliseerd in aantal: specifieke masten die verkeersborden ondersteunen die in dezelfde kijkrichting zijn georiënteerd, mogen niet minder dan 3 meter uit elkaar staan of, indien van toepassing, minder dan 2 borden of meer dan 3 borden tonen. Specifieke masten voor verlichting en verkeerslichten, inclusief portieken, worden meegenomen in de berekening, maar kunnen niet meer dan 2 verkeersborden ondersteunen. Verkeerslichtportieken zijn alleen toegestaan waar de rijbaan minstens 3 rijstroken heeft, inclusief links en rechts afslaande rijstroken; ze zijn verboden in de structurerende ruimtes van de GCHEWS. '

Anders dient dit zeer interessante concept geen enkel doel en kan het op om het even welke manier geïnterpreteerd worden (= hetzelfde probleem als een goede planning voor gebouwen); toch is overvloedig en nutteloos stadsmeubilair een groot probleem in Brussel in termen van functionaliteit (comfort, veiligheid), esthetiek en financiële verspilling, en moet het radicaal aangepakt worden om de 'rustige' ruimte te creëren die zo geroemd wordt in Good Move.

§2 Veiligheidsinrichtingen en technische elementen worden geïntegreerd in de algemene landschappelijke inrichting van de openbare open ruimte.

Perspective en gemeenten vragen om de zin te vervolledigen met: 'door ervoor te zorgen dat onderhoud eenvoudig blijft, dat verbeteringen in de benodigde ruimte niet ten koste gaan van de veerkracht van het netwerk (bijvoorbeeld ondergrondse apparatuur die gemakkelijk onder water kan komen te staan) en dat er technische apparatuur beschikbaar is om toegang te krijgen tot de systemen.'

De Stad Brussel van haar kant wijst erop dat het heel moeilijk is om de technische kasten in te graven (een technische en kostenkwesitie). Om deze redenen moet het ingraven van kasten worden beschouwd als een uitzonderlijke oplossing om te voldoen aan de gevallen die in het artikel worden opgesomd (in de praktijk zal de prioritaire oplossing zijn om geen kasten te voorzien op de vermelde plaatsen).

Deze §2 kan worden toegepast op ondergrondse technische kasten langs structurerende erfgoedassen.

Enkele gemeenten vragen om te verduidelijken dat stadsmeubilair het zicht van weggebruikers niet mag belemmeren, voor iedereen toegankelijk moet zijn en de toegang voor mensen met beperkte mobiliteit niet mag belemmeren.

De voorzieningen voor afvalophaling zijn voornamelijk ingegraven:

De Gemeente Schaarbeek heeft om verduidelijking gevraagd of het gaat om de inzameling in glasbollen of om gecentraliseerde inzamelpunten voor huishoudelijk of gesorteerd afval, en of dit technisch haalbaar is. Is Net Brussel voorstander van deze eis en kan het ervoor zorgen dat deze voorzieningen worden geledigd? Dit betekent uiteraard dat het wegennet moet worden aangepast om vrachtwagens toegang te geven tot deze voorzieningen (wat in strijd is met de bepalingen van art. 5 van deze titel).

De Commissie deelt deze bezorgdheid en stelt voor het begrip verplichting toe te voegen: '(...) zij moeten worden ingegraven in de volgende gevallen: ' en een verplicht geval toe te voegen: 'Als de inrichting ex nihilo wordt

aangelegd', omdat de visuele en functionele onoverzichtelijkheid van deze technische kasten zodanig is dat ze niet langer zouden moeten worden toegestaan als er in een bestaande situatie geen beperkingen zijn; als ze niet worden opgelegd in nieuwe realisaties, zullen de betrokken concessiehouders geen technische creativiteit aan de dag leggen om ze in te graven.

De Commissie stelt voor aan artikel 7 een alinea toe te voegen over de verschillende 'vergeten' elementen; voorbeelden: §4: voorzieningen voor fietsen §5: elektrische voedingsstations, §6, parkeermeters, §7 perrons voor openbaar vervoer, §8 openbare toiletten enz. en uit te leggen dat ze ook moeten voldoen aan de eisen van §2.

Eenzijds omdat deze elementen, die bijzonder opdringerig zijn en zich snel uitbreiden, gemakkelijk worden gebagatelliseerd: elektrische laadpalen bijvoorbeeld zullen al snel de esthetiek van de openbare ruimte volledig verpesten (systematische voorrang voor het 'functionele'); en anderzijds omdat deze elementen ook, of zelfs in het bijzonder, moeten voldoen aan de eisen van §2: er zijn bijvoorbeeld Villo-stations die het uitzicht op beschermde sites blokkeren (opnieuw via de voorrang voor het functionele).

4.2.2. Sectie 2: Verblijfsfunctie

Artikel 8 - Comfort en inclusie

De Gemeente Elsene vraagt om de term 'ontmoetingszone' te vervangen door 'ontspanningszone' of 'gezellige zone', om geen verwarring te scheppen met de wettelijke definitie van de ontmoetingszone in de wegcode. Hoewel deze gezellige zones baat hebben bij uitrusting met klein meubilair dat de functie van het gebied als verblijfplaats verbetert, brengt de installatie en het onderhoud van openbare toiletten in drukbezochte gebieden aanzienlijke kosten en logistiek met zich mee die een lokale overheid zich niet kan veroorloven. Hoewel de financiering van deze voorziening niet binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, is de Commissie van mening dat het gepast zou zijn om de uitvoering van deze openbare toiletvoorziening op te nemen in een algemeen regionaal programma.

De Gemeente Koekelberg merkt op dat de installatie van drinkwaterfontein in openbare ruimtes onderworpen is aan strenge technische beperkingen om de drinkbaarheid van het water te garanderen. In de praktijk zal de eis om ze op pleinen en in parken te plaatsen niet van toepassing zijn, zelfs als het de bedoeling is om aan een vastgestelde behoefte te voldoen.

De Gemeente Ukkel heeft gevraagd om duidelijk te maken dat er openbare toiletten met een **zitplaats** moeten zijn. Dit is een uitdaging op het gebied van het bezetten van de openbare ruimte voor vrouwen en beantwoordt aan de nagestreefde doelstellingen.

De Commissie stelt voor om '(...) inclusief' toe te voegen voor het beoogde gebruik.

Omdat we moeten voorkomen dat ze worden gebruikt als slaapplek voor daklozen, een humanitair schandaal dat op andere manieren moet worden opgelost.

Artikel 9 - Terrassen

De GMC is van mening dat het omzetten van parkeerplaatsen in terrassen onverenigbaar zou kunnen zijn met het herstellen van het evenwicht op de rijbaan zoals uiteengezet in artikel 5.

Ze vraagt om het volgende toe te voegen:

- De terrassen vormen geen belemmering voor actieve vervoersmiddelen of personen met beperkte mobiliteit;

- Ze staan op meer dan 5 m van een voetgangersoversteekplaats en vormen geen belemmering voor de zichtbaarheid van de voetgangersoversteekplaatsen;
- De hoogtebeperking voor terrassen en hun maximale oppervlakte (wat het geval is voor openbare toiletten of fietsenstallingen) verduidelijken;
- De mogelijkheid van collectieve terrassen voorzien.

De Gemeente Elsene vraagt om dit artikel te verduidelijken of anders te formuleren, aangezien de term 'onregelmatigheid' voor interpretatie vatbaar is, en om toe te voegen '*de toegankelijkheid en veiligheid voor personen met beperkte mobiliteit moet worden verzekerd*'.

De Gemeente Jette heeft de volgende opmerkingen:

- kunnen terrassen het hele jaar door blijven staan (wat in strijd is met het besluit inzake miniem belang)?
- Hoe zit het met commerciële terrassen in achteruitbouwstroken? Zijn die toegestaan?
- Het zou nuttig zijn om het gebruik, de afmetingen en de esthetische kenmerken van de terrassen te verduidelijken, evenals de aard van de te gebruiken materialen, hun mogelijke bekleding, het type muur enz.;

Veel gemeenten, waaronder Schaarbeek, zijn van mening dat terrassen de openbare ruimte weliswaar verlevendigen, maar dat ze een deel van de openbare ruimte, die niet kan worden uitgebreid, privatiseren ten voordele van bedrijven, vooral in dichtbebouwde gebieden, en dat die ruimte dus niet meer kan worden gebruikt voor milieu- en recreatiefuncties (sport, spel, recreatie enz.). Deze elementen zijn gekoppeld aan een commerciële activiteit en zullen waarschijnlijk blijven bestaan na de verandering van het gebruik van het bedrijf.

De terrassen vormen een permanente belemmering voor het gebruik van de openbare ruimte, kunnen het werk van de hulpdiensten hinderen (toegang tot brandkranen) of het onderhoud van de rijweg hinderen (afdekking van waternetten, ruimtes onder de terrassen), wat in strijd is met artikel 4, dat voorziet in eenvoudige reiniging en onderhoud. Bovendien vormen ze een onvoorspelbaar obstakel voor slechtzienden omdat ze het profiel van de weg niet volgen. Ter informatie: dit type voorziening is verboden in de GemSV van Schaarbeek.

De Gemeente Koekelberg vraagt om de toegankelijkheid te garanderen voor het onderhoud van de installaties, de toegankelijkheid van de openbare nutsvoorzieningen en van de bestaande elementen van het rioleringsnet (goten, regenpijpen enz.).

De Commissie is het eens met de GMC, met uitzondering van de hoogte en de oppervlakte. Er wordt voorgesteld om collectieve terrassen aan te moedigen en de maximale oppervlakte af te schaffen.

Artikel 10 - Gesloten bouwwerken

§1. Het is verboden om gesloten bouwwerken op de openbare weg aan te brengen of te plaatsen, met uitzondering van: 1° kleine handelszaken die meestal zijn gevestigd in de openbare open ruimte, zolang ze slechts één bouwlaag hebben en hun vloeroppervlakte niet groter is dan 20 m².

De Gemeente Anderlecht vraagt fietsboxen op 2 niveaus, zoals in Duitsland, om de opslagcapaciteit te verhogen.

Deze moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Op redelijke afstand van bewoonde gevels geplaatst;
- De openbare ruimte zal voldoende wegbreedte hebben;
- Fietsparkeren moet openbaar zijn en niet gereserveerd voor privégebruik.

De Commissie is het niet eens met de gemeente omdat twee niveaus de stedelijke ruimte te veel zou veranderen.

De Gemeente Elsene vindt dat de voorwaarden te vaag zijn en de 3e dimensie (3D) uitsluiten, terwijl de hoogte van kiosken, boxen of zelfs technische lokalen en voorzieningen een bijzondere impact heeft op het landschap (wat is een kleine handelszaak?) Wat is de hoogte van een niveau? Wat is een aanvaardbare hoogte voor een fietsbox?)

In plaats van **'het verbieden van gesloten bouwwerken met uitzondering van ...'**, vraagt ze om openbare sanitaire voorzieningen te promoten of zelfs op te leggen als onderdeel van elke renovatie van een openbaar plein.

De Gemeente Jette stelt ook voor om sanitaire voorzieningen te combineren met winkels met een maximale oppervlakte van 30 m².

Ze is van mening dat het nuttig zou zijn om normen te hebben met betrekking tot de afstanden die moeten worden gerespecteerd bij het plaatsen van fietsboxen voor particuliere ramen en voor commerciële winkelpuien.

De Gemeente Koekelberg vraagt om de notie van overdekte/gesloten terrassen in verband met de horeca en aangrenzende benedenverdiepingen op te nemen en te regelen.

De Gemeente Ukkel vindt de oppervlakte van 20 m² niet voldoende. (bv. Frietkot op het Sint-Jobsplein: 60 m².)

4.2.3. Afdeling 3: Verplaatsingsfunctie

Artikel 11 – Verdeling tussen de verplaatsingswijzen

De verdeling is gebaseerd op de prioriteiten van het STOP-principe dat is vastgelegd in het reglementaire luik van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move. De GMC vraagt dat de GSV hier explicieter zou naar verwijzen, door er de gedeelde voertuigen aan toe te voegen, en vooral door de naleving te waarborgen via de toevoeging van regels voor de aanleg. Ze vraagt met aandrang om rekening te houden met de diversiteit van de typologie van de wegen en hun behoeften, de multimodale wegenspecialisatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan en om regels toe te voegen om conflicten tussen prioriteiten bij het delen van de ruimte en op kruispunten tussen wegen van verschillende typologie in goede banen te leiden. Een vademecum zou een nuttige detaillering van de normen kunnen vormen.

Ze herinnert aan het verschil tussen deel- en privéwagens wat betreft het gebruik en de bezetting van de openbare ruimte. Ze vraagt om een differentiatie in de categorieën van vervoerswijzen. Zo kunnen deelvoertuigen voorrang krijgen op privévoertuigen.

In Brussel delen auto's, fietsers en het openbaar vervoer nog al te vaak dezelfde plaats op de weg. De Raad voor het Leefmilieu (RLBHG) steunt de hiërarchie die door Good Move en de GSV is ingevoerd, met de volgende prioriteitsvolgorde voor de verdeling: voetgangers, fietsers en daarmee gelijkgestelde gebruikers, het openbaar vervoer, en als laatste de motorvoertuigen. Daarom vraagt de RLBHG dat de GSV het door Good Move ontwikkelde net van de verkeersstromen zo goed mogelijk zou volgen. Om het gebruik van de fiets aan te moedigen, is volgens de RL een verplicht percentage "Veloboxen" in de openbare ruimten nodig – naast het ontwerp van parkeerplaatsen. Volgens het MER beschikte 30% van de Brusselse huishoudens in 2010 niet over een fietsparkeerplaats in hun woning of in de gemeenschappelijke delen. De Raad zou graag beschikken over actuele cijfers.

De gemeente Schaarbeek is van mening dat de gekozen categorieën niet vergelijkbaar zijn, aangezien er enerzijds sprake is van gebruikers (voetgangers en fietsers), en anderzijds van verplaatsingswijzen (openbaar vervoer) of voertuigen (motorvoertuigen). Het is noodzakelijk om een logica in de benaming aan te houden (verplaatsingen te voet, fietsen en daarmee gelijkgestelde voertuigen, voertuigen van het openbaar vervoer, motorvoertuigen, ofwel voetgangers, fietsers en daarmee gelijkgestelde gebruikers, gebruikers van openbaar vervoer en gebruikers van motorvoertuigen).

Sommige reclamanten, onder meer de gemeente Koekelberg, stellen vast dat met fietsers "gelijkgestelde" voertuigen (begrip vermeld in de artikelen 11 en 13) veel soorten voertuigen omvatten, waaronder de nieuwe "zachte" vervoerswijzen zoals elektrische steps, ..., dat ze, zelfs als het om "zachte" mobiliteit gaat, zouden moeten worden onderscheiden van de actieve vervoerswijzen zoals fietsers, aangezien ze in een stedelijke omgeving gevaren en conflicten veroorzaken in de openbare open ruimte. Ze vragen om een restrictiever wettelijk kader om ervoor te zorgen dat de prioriteitsvolgorde de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar brengt.

Sommige reclamanten vragen om het begrip "**voetgangers en gelijkgestelden**" eraan toe te voegen om ook andere gebruikers (gemotoriseerde PBM, fietsers te voet, ...) erin op te nemen omwille van de samenhang met de rest van het ontwerp van GSV.

De Commissie deelt het idee van een dringend en noodzakelijk vademecum, maar dan wel als leidraad en niet als norm.

*Ze vraagt dat het volgende wordt toegevoegd: (...) **in de volgende prioriteitsvolgorde, maar zonder de veiligheid in gevaar te brengen.***

Zo zijn sommige fietsers die tegen de richting in rijden in smalle straten, onverenigbaar met de veiligheid van fietsers, en zelfs van voetgangers, wanneer auto's op de trottoirs moeten rijden om de fietsers te laten passeren.

Artikel 12 – Voetgangers

Sommige reclamanten, waaronder de KCML, wijzen erop dat de voorschriften van dit artikel (breedte van de trottoirs, parkeerzones op gelijke hoogte) gevolgen kunnen hebben voor de historische stadsvormen en met name kunnen leiden tot een verlies aan overzichtelijkheid van de stedelijke composities.

De MIVB is van mening dat het onmogelijk is om voor alle haltes van het openbaar vervoer te voldoen aan de voorwaarden van artikel 12 met betrekking tot mogelijke obstakels en vraagt een uitzondering op de minimumbreedte voor de zones rond de haltes van het OV.

De GMC en de gemeenten vragen om verduidelijking en aanvulling van de regels voor inrichtingen voor voetgangers. De opmerkingen in het artikel verwijzen bijvoorbeeld naar obstakelvrije ruimten. Geldt dit ook voor een fietspad in een ontmoetingsgebied? Wordt dat dan een straat voor voetgangers en fietsers waar auto's niet kunnen passeren, maar waar fietsers wel hun plek hebben? Het is essentieel om regels toe te voegen voor oversteekplaatsen, de gevaarlijkste delen van de voetgangerswegen.

§ 1 De term "**voetgangersweg**" is vaag. Het trottoir zou moeten worden vermeld.

De gemeente Elsene vraagt om de bepaling als volgt aan te vullen: "De voetgangersweg maakt eenvoudig, veilig en comfortabel verkeer mogelijk voor iedereen, inclusief PBM **en personen met een handicap.**"

1° De breedte. Er moet worden vertrokken van de hypothese dat een volwassene kan wandelen met twee kinderen aan de hand, en de vermindering tot 1,7 m mag niet worden toegestaan in de aanwezigheid van een vrijstaand obstakel. Met andere woorden, obstakels zijn alleen mogelijk als de voetgangersweg breder is, of anders moeten ze buiten de voetgangersweg worden geplaatst. Wat is een vrijstaand obstakel? Het vrijstaande karakter moet beter worden gedefinieerd. De maximale breedte is nu gedefinieerd (0,5 m). Het

lijkt ook nodig om de maximale lengte te definiëren: over hoeveel meter kan een trottoir worden teruggebracht tot 1,7 m (een lantaarnpaal? een vuilnisbak? een elektriciteitskast? een bankje? ...)? In de vorige versie was er een minimum van 1,5 m tussen twee vrijstaande obstakels. Dat is hier volledig verdwenen. Waarom? Het definiëren van de afstand tussen zelfdragende obstakels kan ertoe leiden dat obstakels over de hele straat worden verspreid. Soms is groeperen aangewezen. Een combinatie van de maximale lengte (voor de clustering) en de minimale afstand tussen de clusters lijkt passend. Er moet voor worden gezorgd dat de minimale breedte niet de norm wordt voor alle projecten, ongeacht de specialisatie van de weg. De GMC beveelt minimale breedtes aan op basis van de voetgangersstatus van de weg.

Sommige gemeenten stellen vast dat de minimumbreedte van 2 m, in combinatie met de regels inzake de verhouding in artikel 5, zal leiden tot een aanzienlijk verlies van parkeerruimte in het weefsel van de smalle straten, met name in Elsene.

De minimale breedte van 2 m van het trottoir, die kan worden teruggebracht tot 1,70 m als er een obstakel aanwezig is, zal ook betekenen dat een groot aantal seizoensterrassen (restaurants en cafés), kraampjes en stoepborden niet langer een wegvergunning zullen kunnen krijgen voor een bezetting van het trottoir, tenzij bij een afwijking van de GSV, of dat hun oppervlakte zal worden vermindert.

2° De hoogte. Sommige gemeenten vinden een vrije hoogte van 2,20 m niet voldoende en niet consistent met andere artikelen. Waar komt de minimumhoogte van 2,2 m vandaan? In de vorige versie was er sprake van 2,5 m, eventueel terug te brengen tot 2,2 m als het niet anders kan.

De GMC vraagt om toe te voegen:

- "rijbaan": opname van artikel 15 van de bijlage.
- In een ontmoetingszone moet worden gezorgd voor voetpaden en moeten natuurlijke geleidingslijnen worden vrijgemaakt of een kunstmatige geleidingslijn worden gecreëerd zodat visueel gehandicapten zich in dit soort ruimten gemakkelijk kunnen oriënteren.

3° het is duidelijk, doorlopend en zonder omwegen, vrij van obstakels, beveiligd en correct verlicht;

De verlichting van de voetgangersweg is gekoppeld aan het gebruik ervan, en niet aan de aanleg. Het spreekt voor zich dat er verlichting moet zijn, maar in sommige gevallen wordt de verlichting uitgeschakeld om energie te besparen. Het is misschien een goed idee om het gebruik van aangepaste verlichting (eventueel met bewegingsdetectoren) aan te moedigen.

De gemeente Ukkel wijst erop dat er beperkingen zijn in bepaalde gebieden: Natura 2000, parken, ...

4° een "vlakke, vasthechtende" verharding

Het begrip "vlakke, vasthechtende verharding" voor de voetgangerswegen is vaag en dreigt het gebruik aan te moedigen van functionele materialen die weinig respect tonen voor het milieu, het erfgoed en de openbare netheid (bv. bitumen, betonnen straatstenen).

De handvesten en praktische gidsen waarnaar wordt verwezen in de toelichtende nota van de GSV voor de keuze van de verharding voor de voetgangerswegen, kunnen tegenstrijdig zijn, afhankelijk van de invalshoek vanwaaruit de verschillende kernsectoren hetzelfde onderwerp benaderen, en kunnen, als gevolg daarvan, moeilijk toepasbaar blijken.

De opeenstapeling van handvesten en gidsen zal waarschijnlijk geen eenvoudige, flexibele, overzichtelijke, aaneengesloten en geïntegreerde openbare open ruimte stimuleren, zoals aanbevolen in artikel 4 van het ontwerp van GSV.

Bovendien is de eis van een maximale transversale helling van 2% voor de voetgangerswegen in de praktijk moeilijk houdbaar, gezien de hoogteverschillen, drempels van woningen, ...

De GMC vraagt om toe te voegen – "Voor de netwerken PLUS en COMFORT, die gedefinieerd worden in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, moet de wegbekleding een minimaal comfortniveau bieden van 8/10 volgens het onderzoek met de door het OCW erkende meetstoel. Voor de andere wegen moet de tijdens de werken gebruikte wegbedekking minimaal een comfort van 6/10 bieden volgens het onderzoek uitgevoerd conform de hierboven gepreciseerde specificaties." De uitleg over de hellende wegen is niet duidelijk.

Wat is de normale afstand?

Toevoegen:

- 6° De wegbedekking van het trottoir loopt door ter hoogte van een berijdbare oprit. Bij een voorzienbare overlast wordt de fundering versterkt en een dikkere wegbedekking aangelegd. Wanneer de voorzienbare overlast dit vereist, kan de wegbedekking worden gewijzigd voor zover er geen kleurverandering optreedt. Bij verhoogde trottoirs wordt de stoeprand schuin afgewerkt.
- 7° Het niveau van het trottoir wordt behouden ter hoogte van de berijdbare oprit en de stoeprand wordt schuin afgewerkt. Het trottoir kan worden verlaagd over een maximumbreedte van 0,50 m vanaf de verticale kant van de stoeprand, voor zover de breedte van de voetgangersdoorgang, zoals vermeld in artikel 4, § 3, minstens 1,20 m bedraagt tussen de verlaging en de rooilijn.

De GMC vraagt een paragraaf toe te voegen over de voetgangersoversteekplaatsen en de doorlopende trottoirs. De vorige GSV bevatte twee artikelen over kwalitatieve oversteekplaatsen. De GMC vraagt om deze oversteekplaatsen op te nemen in een bredere beschouwing, omdat ze een integraal onderdeel vormen van de voetgangersweg.

Toe te voegen:

- Een voetgangersoversteekplaats wordt in het verlengde van de vrije doorgang van de voetgangerswegen aangelegd;
- Ter hoogte van een voetgangersoversteekplaats of op elke plaats waar parkeren en stoppen verboden is, voorziet de ruimtelijke ordening in het creëren van een stoepuitsprong en het neutraliseren van de parkeerzone, ten minste over de wettelijke afstand die de wegcode en de beheerder vereisen.
- De oversteekplaats ligt gelijk met het trottoir.
- De bedekking van de oversteekplaats moet vlak en hechtend zijn zoals het voetpad en is bij voorkeur identiek aan die van het trottoir.
- De stoepranden zijn afgeschuind, zodat voertuigen er stapvoets overheen kunnen rijden en het trottoir dus horizontaal blijft.
- Er zijn geen markeringen (oversteekplaats voor voetgangers, "kamvormige" markeringen, enz.) op aangebracht.
- Een podotactiele voorziening (geplaatst volgens dezelfde regels als voor traditionele voetgangersoversteekplaatsen) moet aanwezig zijn om visueel gehandicapten te informeren, te oriënteren en te waarschuwen, onder verwijzing naar de bijlage over podotactiele tegels en het creëren van een kunstmatige geleidingslijn.
- Bij beperkt eenrichtingsverkeer, een vrije parkeerplaats toevoegen stroomafwaarts van de oversteekplaats.
- De oversteekplaatsen van meer dan twee rijstroken zijn uitgerust met verhoogde bermen, verkeers- of vluchteilanden die zijn voorzien van met de voet tastbare elementen die contrasteren met de wegbekleding, zodat personen met een visuele beperking kunnen oversteken over een breedte van minstens 1,80 m.

- In voorkomend geval worden er aan weerszijden van de voetgangersoversteekplaats hekken geplaatst langs het trottoir, op plaatsen waar het gevaar bestaat dat voetgangers van het trottoir op de rijbaan belanden of waar een beveiliging voor voetgangers vereist is, meer bepaald in de omgeving van scholen of van een perron van een halte van het openbaar vervoer die aan de rijbaan grenst.

Een aantal reclamanten, waaronder verschillende gemeenten, LB en de GMC, betreuren het gebrek aan onderscheid in de maatregel (wegmorfologie, type wijk, MWS, enz.) en vragen om rekening te houden met de bestaande en verwachte toestand van de wegen (bouwprofielen en Good Move).

5° Toe te voegen (...) **loodrecht op de rijbaan; deze is strikt voorbehouden voor voetgangers en PBM's en is als dusdanig aangeduid en dus verboden voor fietsers.** Het verlagen van de stoepranden bij de voetgangersoversteekplaatsen, wat gerechtvaardigd is voor kinderwagens en PBM, heeft een averechts effect: fietsers gebruiken ze heel vaak voor het comfort dat ze bieden, waardoor ze conflicten met de voetgangers veroorzaken.

§ 3 De GMC vindt de uitleg over de "hellende weg" niet duidelijk (wat is een helling? vanaf welk percentage is een weg een helling en geen vals plat?).

De Commissie is het eens met de GMC. Oversteekplaatsen zijn erg belangrijk voor de veiligheid van de voetgangers. Het is vreemd dat dit punt uit de GSV is verdwenen.

Artikel 13 – Fietsers

De GMC stelt vast dat het ontwerp van GSV duidelijk verwijst naar het document "de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats" (BABE: "le Bon Aménagement cyclable au Bon Endroit"), zonder echter in dezelfde mate van detail te treden. Dit document wordt momenteel opgesteld door Brussel Mobiliteit, maar bestaat op dit ogenblik nog niet officieel. Het is van belang dat het desbetreffende document (of het equivalent ervan) uiterlijk bij de inwerkingtreding van deze nieuwe GSV openbaar wordt gemaakt en dat er uitdrukkelijk naar wordt verwezen.

De gemeente Schaarbeek vraagt om verduidelijking over wat deze term precies omvat en of we het nog steeds hebben over de gesuggereerde fietspaden. Dit type aanleg is in sommige gemeenten het meest gebruikelijk, gezien de breedte van de bestaande wegen. Zoals hierboven vermeld, is het nuttig om te specificeren of speed pedelecs (een snelle elektrisch ondersteunde fiets waarmee je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen) en andere gemotoriseerde fietsen zijn inbegrepen. Als dit niet het geval is, moet worden gespecificeerd waar ze moeten/kunnen worden opgenomen, ook al schrijft de wegcode voor dat ze op de fietspaden moeten rijden.

§ 1. Keuze voor de inrichting

De gemeente Jette heeft een aantal vergetelheden vastgesteld (duidelijke en gedetailleerde regels voor "gedeelde ruimten, steps, dropzones, bakfietsen").

De GMC en de gemeente Elsene hebben de volgende opmerkingen:

- Toevoegen: aangelegd "in beide richtingen".
- het begrip van aanleg van een "met andere verplaatsingswijzen gedeelde ruimte" uit het tweede lid van artikel 13 is niet duidelijk en het zou goed zijn het te vervangen door "**of op de rijbaan in een samengaan met andere vervoerswijzen**". Deze nieuwe formulering maakt het mogelijk om zowel fietspaden als de aanleg van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) op te nemen zonder enige andere eis dan dat ze worden ontworpen in overeenstemming met de aanwijzingen van de wegcode en op een veilige en comfortabele manier in overeenstemming met artikel 13, § 1, eerste lid.
- In de praktijk wordt de ruimte vaak gedeeld met voetgangers, ten koste van het comfort en de veiligheid van de voetgangers, maar dit zou de uitzondering moeten blijven. Ruimte delen met gemotoriseerde voertuigen moet gekoppeld worden aan verkeer met lage snelheid dat de fietsers

respecteert. Het begrip "delen van de ruimte" moet daarom genuanceerd en hiërarchisch zijn, waarbij wordt vermeden dat dit delen wordt opgelegd aan voetgangers en fietsers.

- Toe te voegen: Na de veiligheid van de fietser "en van andere gebruikers, met name voetgangers".

*De Commissie vraagt om toe te voegen (...) **ofwel met een ruimte die wordt gedeeld met andere vervoerswijzen. Wanneer er aan beide zijden van de weg voorzieningen voor fietsers zijn aangelegd, moet het verkeer van de fietsers en gelijkgestelde gebruikers in één richting gebeuren en als zodanig zijn aangeduid; voor de wegen in open ruimten van meer dan 30 m tussen de rooilijnen van de zijkanten mag de aanleg echter in twee richtingen zijn en als zodanig worden aangeduid.***

Immers, de algemene regel wordt niet nageleefd, wat de oorzaak is van ongevallen, vooral tussen fietsers en automobilisten, omdat deze laatsten, bijvoorbeeld bij het verlaten van een parkeerplaats op een eenrichtingsweg, niet naar de andere kant kijken: de principes van de regel moeten dus worden herhaald en uitdrukkelijk worden aangegeven; tweerichtingsverkeer heeft alleen zin als de weg heel breed is om te vermijden dat fietsers lange omwegen moeten maken; maar dit is nog steeds potentieel ongevalsgevoelig en moet bijzonder goed worden aangegeven.

§ 2. Aanleg

Deel 2 zou duidelijker moeten zijn. Er staat in dat de breedte moet worden aangepast aan de fietsersstroom, het profiel van de openbare weg en de plaats in het fietsnetwerk, maar er worden geen criteria vastgesteld. De GMC vraagt een beslissingsboom toe te voegen, zoals het nieuwe Vlaamse Vademecum fietsvoorzieningen doet, en te verwijzen naar het document "de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats".

Na "een vlakke en gripvaste wegverharding" toevoegen van "vrij van technische voorzieningen (afvoerkanalen, ventilatieroosters, enz.)". Deze elementen brengen een valrisico voor de fietser met zich mee. Ook voor de fietsoversteekplaatsen zou er een vademecum moeten komen.

Het bestaan van een vlakke en gripvaste wegeverharding en de verplichting om te voorzien in een okerkleurige bekleding voor de gescheiden fietspaden moeten, in voorkomend geval, rekening kunnen houden met lokale bijzonderheden en met het evenwicht dat moet worden gevonden tussen de verplaatsings- en de verblijfsfunctie, alsook met de charme van het landschap en het erfgoed.

In dit opzicht bieden natuurlijke straatstenen die vlak en goed gelegd zijn (met dunne voegen), bevredigende omstandigheden voor fietsverkeer in de ruimten die door verschillende vervoerswijzen worden gedeeld.

*De Commissie vraagt om toe te voegen (...) **het pad is duidelijk, rechtlijnig, afgezien van beperkingen bij de kruispunten, en ononderbroken** (...). Dit is immers een voorwaarde voor functionaliteit, zichtbaarheid/veiligheid, comfort en esthetiek.*

§ 3. Gescheiden fietspaden.

De GMC beveelt een minimale breedte van 2 m aan voor eenrichtingsfietspaden. Als gevolg van de coronacrisis werden de breedtenormen voor fietspaden onlangs verhoogd in Vlaanderen en in Frankrijk, waar 2 meter de norm is. De GMC betreurt daarom dat Good Living zich beperkt tot 1,8 m (wat minder is dan de minimumbreedte van trottoirs en parkeerplaatsen). De breedte van een gescheiden fietspad moet worden begrepen zonder markeringen of ingegraven stoepranden.

In de toelichting of in de tekst van de GSV moet worden gespecificeerd dat voor "Fiets" of "Fiets plus" de norm 2,5 m is als de inrichting bestemd is voor eenrichtingsverkeer en 4 m als de inrichting bedoeld is voor tweerichtingsverkeer.

"De overgang tussen een vrijliggend fietspad en de rijbaan gebeurt zonder hoogteverschil, met behoud van het traject van de fietser." Momenteel moeten fietsers op tal van fietspaden gevaarlijke manoeuvres maken om weer op de rijbaan te komen, ondanks een soepele overgang.

§ 4. Gemarkerd fietspad:

De GMC stelt vast dat de afmetingen van het gemarkeerde fietspad zoals gepland bijzonder minimalistisch zijn: ze vereisen dat fietsers achter elkaar rijden en laten bijvoorbeeld niet toe dat een ouder naast zijn kind rijdt. De GSV moet gemarkeerde fietspaden aanmoedigen die voor fietsers comfortabeler zijn.

De "vrijstaande obstakels" (paaltjes) of de gebruikers bij haltes van het openbaar vervoer belemmeren het fietspad en zijn de meest ongevalsgevoelige plaatsen voor fietsers. Het terugbrengen van de breedte van de fietspaden tot 1,10 m ter hoogte van deze obstakels lijkt het tegenovergestelde te zijn van wat de veiligheid en het vlotte verkeer van fietsers op deze plaatsen zou verzekeren.

De Commissie vraagt om toe te voegen (...) vrijstaande obstakels. De markering bestaat uit witte zijstroken op de gedeelde wegbekleding, waarvan ze niet te onderscheiden is.

Het gaat erom de bijzonder lelijke rode rijstroken te vermijden, vooral in een omgeving met veel erfgoed, evenals de wildgroei van vormgeving van de fietspaden. Er mogen slechts 2 manieren overblijven om een fietspad te markeren: crèmekleurig bij een gescheiden fietspad, en wit bij een fietspad op de weg.

§ 6. Fietsparkeren:

Tal van reclamanten, onder meer LB, de GMC en de gemeenten Schaarbeek en Ukkel, vragen dat de parkeerproblematiek voor tweewielers zou worden verfijnd door rekening te houden met alle soorten tweewielers, en ook met de nieuwe micromobiliteitsmiddelen (met name de nieuwe bakfietsen die langer zijn dan de traditionele fietsen, de steps).

De GMC en enkele reclamanten zijn van mening dat de verplichting van fietsbeugels om de 100 meter goed bedoeld is, maar niet noodzakelijkerwijs voldoet aan de behoeften. Sommige plaatsen vereisen een grotere dichtheid van beugels, andere net niet. De afstand van 100 meter is ook ingewikkeld te berekenen. Er moet rekening worden gehouden met de winkelgebieden, de activiteitenpolen, de sportcentra enz.

De gemeente Jette stelt voor om een parkeerzone af te wisselen met een dropzone. Ze stelt ook voor om de tekst aan te passen door er een algemene regel in op te nemen met de verplichting om zich te baseren op de aanbevelingen van het fietsvademecum van Brussel Mobiliteit.

De gemeente Schaarbeek vraagt om het minimumaantal parkeerplaatsen te specificeren en merkt op dat dit in strijd is met artikel 7, § 1, dat bepaalt dat het straatmeubilair moet worden gerationaliseerd in aantal.

De GMC vraagt om meer specifieke bepalingen toe te voegen met betrekking tot de kenmerken van fietsparkeren:

- buiten trottoirs en voetgangerswegen, overeenkomstig art. 12,
- het aantal en het type plaatsen aangeven,
- het gebruik ervan als dropzone.
- Bijvoorbeeld voorzien in geschikte plaatsen aangepast aan bakfietsen, vooral voor kinderdagverblijven, kleuterscholen en/of basisscholen, in de buurt van parken, speelpleinen, musea en sportcentra.

De fietsbeugel mag niet worden gedefinieerd als een "beveiligde" parkeervoorziening voor fietsen. Zie art. 3. Definities.

De paragraaf schrijft een vrij voetpad van ten minste 2,5 m voor vanaf het uiteinde van de boog, terwijl bakfietsen of longtail-fietsen 2,70 m lang kunnen zijn, d.w.z. de afstand tot het voetpad. Voorstel om het voetpad te verbreden tot 3 m.

De GMC vraagt om **toevoeging van een § 7. Opstelstroken en vooruitgeschoven zones aan kruispunten**

Aan alle kruispunten met verkeerslichten worden, op alle wegen, opstelstroken en vooruitgeschoven zones voor lichte tweewielers aangelegd.

De gemeente Ukkel vraagt om te voorzien in regels voor het parkeren van motoren, dat niet is geregeld in de openbare ruimte. Motorrijders kunnen hun motor dan wel op de trottoirs parkeren, maar dat is geen passende oplossing.

De Commissie vraagt om te specificeren dat dit een gemarkeerde route is en geen fietspad.

Er moet worden verwezen naar de gevallen die worden aangehaald in art. 7, § 2, waarbij dergelijke inrichtingen moeten worden verboden.

Artikel 14 – Openbaar vervoer

De MIVB betreurt dat bepaalde belangrijke regels die tijdens de werkgroepen werden geformuleerd (minimumbreedte van de rijbanen die door de trams worden gebruikt, differentiatie van de wegbekledingen, ...), niet zijn overgenomen in de tekst en ze benadrukt dat het belangrijk is ze opnieuw op te nemen in het ontwerp van GSV.

Ze vreest een aanzienlijke toename van de complexiteit van de processen als gevolg van de vermenigvuldiging van verzoeken om afwijking die door de regel worden gegenereerd (criteria voor de voetgangerswegen genoemd in artikel 12 in verband met dit artikel).

De GMC maakt de volgende opmerkingen:

§ 1 De aanleg van de openbare weg die wordt gebruikt door het openbaar vervoer

Het principe om de materialen van de wegen die gereserveerd zijn voor het openbaar vervoer te differentiëren, maakt het verbod om er te rijden duidelijker zichtbaar voor de automobilist en leidt tot een betere naleving van de aanleg. Dit zorgt er ook voor dat de doorgevoerde veranderingen in de circulatierichting een bestendig karakter kunnen krijgen.

Toe te voegen: "de veiligheid van en het respect voor de stad 30";

- Toe te voegen: "differentiatie van materiaal of kleur van het asfalt voor oversteekbare en in de tegenovergestelde rijrichting lopende eigen beddingen ten behoeve van het openbaar vervoer ten opzichte van de voor motorvoertuigen bestemde rijbaan."

§ 2. Bus- en tramlijnen

- Toe te voegen: "de rijbaan moet breed genoeg zijn voor het STOP-principe en voor fietsers om de weg met beperkt eenrichtingsverkeer te gebruiken, ook als er busverkeer is. Waar nodig zullen parkeerplaatsen moeten worden geschrapt om deze doelstelling te halen."

Toe te voegen: "In alle omstandigheden, met uitzondering van de perrons bij haltes, wordt een obstakelvrije zone van 1 m aan weerszijden van de tramsporen gegarandeerd. Dit komt overeen met een veiligheidszone van ongeveer 70 cm."

§ 3. De haltes

Een halte van het openbaar vervoer heeft veel elementen die nodig zijn voor de exploitatie of het comfort van de reizigers: haltepalen, verkoopautomaten, wachttijddisplays, vuilnisbakken en schuilplaatsen. Volgens de MIVB is een minimale breedte van 1,70 meter in geval van plaatselijke obstakels bij meer dan de helft van de

haltes niet mogelijk. De afwijking van de GSV die nodig zou zijn om veel haltes in overeenstemming te brengen qua toegankelijkheid voor PBM, zou dan afhankelijk zijn van een stedenbouwkundige vergunning en zou extra werk en vertragingen opleveren.

De GMC vraagt het volgende toe te voegen: voor haltezones van het openbaar vervoer wordt de minimumbreedte in geval van obstakels teruggebracht tot 1,20 m.

De gemeente Elsene verzoekt de bepaling als volgt aan te vullen: "De haltes van het openbaar vervoer zijn toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit **en voor personen met een handicap** op een manier die rekening houdt met ...".

Met betrekking tot de inrichtingen ter bescherming van de reizigers tegen slecht weer, vraagt zij rekening te kunnen houden met de plaatselijke specifieke kenmerken en zo nodig af te wijken van de algemene regel, om te vermijden dat een installatie de bewoonbaarheid van de gevels en winkelpuien niet nadelig beïnvloedt.

De Commissie is het eens met de gemeente Elsene, die aanbeveelt de bomenrijen te behouden.

Ze vraagt om toe te voegen (...) bedoeld in art. 12, § 1. Deze aanleg mag niet ten koste gaan van bestaande of opnieuw aan te planten bomenrijen om de in artikel 3 bedoelde continuïteit te behouden of te herstellen, waarbij hun stammen worden beschouwd als een vrijstaand obstakel van minder dan 0,5 m breed in de zin van artikel 12, § 1, 1°.

In het bijzonder heeft de aanleg van de perrons langs de beplante wegen geleid tot een massale vernietiging van bomenrijen (Vorst, Churchill, Albert, enz.), wat zeer schadelijk is voor het groene netwerk en de stedelijke esthetiek.

Artikel 15 - Motorvoertuigen

De stad Brussel vraagt of het artikel in het algemeen conform de wegcode is.

§ 1 Inrichting

De GMC vraagt om toe te voegen: "**Vlotte, veilige en comfortabele verplaatsingen van verschillende categorieën gebruikers volgens het STOP-principe mogelijk maken.**"

Ze stelt voor een vademecum op te stellen met de normen voor de inrichting van de openbare weg voor motorvoertuigen teneinde de naleving van de toegestane snelheden te bevorderen, met name voor de "wijkstraten" en de directe omgevingen van scholen.

De Commissie vraagt om toe te voegen (...) die aan de openbare open ruimte grenzen. De leesbaarheid ervan moet duidelijk, eenvoudiger en rustiger worden door rechte rooilijnen en krappe bochten te creëren of te herstellen door het verwijderen van de elementen die in de loop der tijd zijn toegevoegd (afwijkingen van de as, markeringen, paaltjes, uitsteeksels, achteruitbouw, betonblokken, verschillende obstakels, enz.) om het verkeer te vertragen.

De Commissie benadrukt dat de functie van het afremmen van het verkeer wordt overgenomen door de veralgemeende invoering van zones 30 of 50 en de installatie van bewakingscamera's en verbalisering. Zij is van mening dat deze toevoegingen bijzonder onesthetisch zijn en een bron van verwarring en haperingen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het grote aantal afgerukte plastic paaltjes langs de wegen.

§ 2. Parkeren

"**Verboden te parkeren**" Het parkeerverbod is een bevoegdheid van de wegcode, de formulering moet verwijzen naar "**de aanleg van parkeerplaatsen**" en naar de wegcode.

De GMC vraagt om toe te voegen:

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Naamsestraat 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 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](#)

Verbod op het inrichten van parkeerplaatsen:

- 5 m voor en na een oversteekplaats voor voetgangers en/of fietsers, zelfs in een op de grond aangegeven parkeerzone (huidige lacune in de wegcode);

- voor motorfietsen in fietsenrekken die zich op 5 m voor of na een voetgangersoversteekplaats bevinden;

- op gevaarlijke kruispunten (gedefinieerd als "ongevalgevoelige zone" of OZ).

Sommige gemeenten vragen of er een schatting is gemaakt van het aantal parkeerplaatsen dat door dit verbod zal worden getroffen.

De gemeente Schaarbeek stelt voor om parallel parkeren niet te verbieden, maar aan te moedigen en waar mogelijk parkeren met schuine parkeervakken of loodrecht parkeren te vermijden (op deze manier is de regel minder star en hoeft er geen afwijking te worden aangevraagd).

Sommige gemeenten zijn van mening dat het niet nodig is om het parkeren in schuine parkeervakken of in visgraatverband te verbieden, omdat het in bepaalde omstandigheden een gepast systeem kan zijn als de lengte van de parkeerzone beperkt is.

Ze vragen:

- om specifieke toestemming voor bepaalde zeer brede verkeersaders en alleen als het parkeren beperkt is tot één kant van de weg;
- om specifieke toestemming voor welbepaalde locaties (bepaalde voorpleinen of pleinen waar het parkeren in schuine parkeervakken het mogelijk maakt het parkeren te concentreren in een hoek).

De Commissie vraagt om dit artikel anders te formuleren: "langs de openbare weg kan schuin parkeren worden toegestaan aan één kant wanneer de breedte van de weg dat toestaat."

Het eerste lid te vervangen door de volgende tekst: "Parkeren voor openbaar toegankelijke ingangen van beschermde monumenten, parken, scholen, kinderdagverblijven, gebedshuizen en culturele voorzieningen is verboden. Parkeren in schuine parkeervakken, in visgraatverband en loodrecht is slechts toegestaan als de veiligheidsomstandigheden (zichtbaarheid) gewaarborgd zijn bij manoeuvres: uitrit in de looprichting en/of manoeuvreerstrook van minimaal 2 m."

Toe te voegen in het laatste lid (...) bij parallel parkeren en 2,25 m bij parkeren in visgraatverband en 2,5 m bij loodrecht parkeren.

De voorgestelde formulering (verbod op schuin en loodrecht ten opzichte van de as parkeren) is veel te beperkend voor de gevallen waarin deze vormen van parkeren gerechtvaardigd zijn – overigens in de geest van de resultaatverplichting en niet de middelenverplichting, die de filosofie van Good Living voorstaat.

Parkeren zonder niveaoverschil of met permeabele verharding

Het parkeren op hetzelfde niveau als het voetpad veroorzaakt hinder en conflicten met voetgangers. Deze worden nog verergerd door de toenemende omvang van de voertuigen: ze steken bij het manoeuvreren of parkeren uit tot in de voetgangersruimte. Ook een fysieke omkadering met palen veroorzaakt veel hinder. Daarom moet parkeren op gelijke hoogte een uitzondering vormen, alleen als de ruimte het toelaat, als het meubilair is opgenomen in de ruimte bestemd voor het autoverkeer en als het voetpad ten minste 2 m breed is. Het verband tussen de twee alternatieven (zonder niveaoverschil – permeabele verharding) is niet duidelijk.

De GMC vraagt om te vervangen/toe te voegen:

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Naamsestraat 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 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](#)

- parkeerplaatsen worden standaard voorzien van een waterdoorlatende verharding, tenzij dit technisch gezien onmogelijk is;
- parkeren op hetzelfde niveau als het voetpad is beperkt en afhankelijk van een minimale breedte van 2 m van het voetpad en van een fysieke omkadering door middel van voorzieningen op de door de parkeerplaats ingenomen ruimte;
- zorgen voor parkeerplaatsen, voorbehouden aan leveringen, louter bestemd voor het laden/lossen.

Wat de veiligheid betreft, moeten bij een gebrek aan ruimte om de minimumbreedten voor voetgangers en fietsers en het STOP-beginsel in acht te nemen, andere inrichtingskeuzes worden gemaakt. Bijvoorbeeld slechts één of zelfs geen parkeerstrook, gemengd verkeer in plaats van fietspaden, invoering van beperkt eenrichtingsverkeer.

Om mogelijke conflicten door het openen van de deuren aan de bestuurderszijde (weg of fietspad) en/of aan de passagierszijde (voetgangers- of fietspad) te voorkomen, wordt een margestrook van ongeveer 50 cm aanbevolen. Aan de rechterkant verdient het de voorkeur om een dergelijke margestrook toe te voegen aan de ruimte die voor fietsers of voetgangers is voorbehouden; het gaat hier dus niet om een verbrede parkeerstrook.

Wanneer het snelheidsverschil tussen het doorgaande verkeer en de parkeermanoeuvres aanzienlijk wordt, bijvoorbeeld meer dan 50 of 70 km/u, moet rekening worden gehouden met de grotere onveiligheid en moeten veiligheidsmarges in de dimensionering worden opgenomen.

Wat de afmetingen van de voertuigen betreft: een gemiddelde nieuwe auto, zelfs als het geen SUV is, is – inclusief spiegels – meer dan 2 m breed, bijvoorbeeld: Astra: 2,06 m. Voor de lengte maken plaatsen van 5,5 m in- en uitrijmanoeuvres moeilijker. Deze afmetingen hangen ook af van de breedte van de weg en de intensiteit van het verkeer.

Toe te voegen:

- de parkeerruimte mag nooit ten koste gaan van de minimaal vereiste breedte voor voet- en fietspaden;
- om veiligheidsredenen wordt aanbevolen aan de rechterkant een bufferzone van 50 cm aan te houden voor fietsers of voetgangers, d.w.z. dat het hier niet om een verbrede parkeerstrook gaat;
- de breedte is aangepast aan de snelheidslimiet;
- een breedte van 2,30 tot 2,50 meter voor plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, voor leveringen en voor vrachtwagens.

De gemeente Elsene vraagt:

- rekening te houden met het feit dat de formaten van de haltes van private dagverblijven en crèches vaak niet erg duurzaam zijn;
- er rekening mee te houden dat de zones voor schoolbussen vaak voor de scholen worden ingericht;
- te verduidelijken wat er precies valt onder het parkeerverbod voor de ingangen van beschermde monumenten (gaat het om beschermde monumenten met een museum, een theater, een openbare voorziening, een gebedshuis, een administratie? of ook om particuliere woningen die van tijd tot tijd open zijn voor bezoekers?). In dit verband zouden we graag zien dat wordt gespecificeerd dat het parkeerverbod wordt beperkt tot de panden waarvan de voorgevel is beschermd.

§ 3 De gemeente Ukkel vraagt dat de term "**plaatsen voor personen met een handicap**" wordt gebruikt in plaats van **personen met beperkte mobiliteit**. Het begrip PBM is veel te vaag en er zijn momenten waarop we allemaal personen met beperkte mobiliteit zijn (wanneer we een zwaar voorwerp dragen, met een kinderwagen rondwandelen, enz.). Dit geeft ons evenwel niet het recht om op een voorbehouden plaats te parkeren.

De gemeente Vorst vraagt meer duidelijkheid over de vereiste van één PBM-plaats per 50 plaatsen. Is dit alleen vereist langs linten voor handelskernen en bestaat er elders dus geen vereiste?

§ 4: De oplaadpalen voor elektrische voertuigen en de parkeerautomaten bevinden zich in de zone bestemd voor het parkeren van motorvoertuigen. Ze zijn toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit.

Deze paragraaf moet het mogelijk maken om parkeermeters buiten parkeerzones te plaatsen als de plaatselijke omstandigheden dat toestaan (met name zonder de voetgangerswegen en de winkelpuien te hinderen). In sommige ruimten is de installatie van parkeermeters (en het gedeeld gebruik ervan met andere systemen) beter geschikt voor de stedelijke omgeving buiten de parkeerzones.

Bovendien kan, zoals geformuleerd, een parkeermeter niet worden geplaatst op een verbreed trottoir dat is teruggewonnen op een parkeerplaats voor auto's in toepassing van artikel 5 van titel 1 (50%-regel), zoals bijvoorbeeld is weergegeven op pagina 23 van de grafische GSV.

De GMC vraagt om toevoeging van een **§ 6. Wanneer het parkeren van auto's op een plaats volgens de wegcode** of hierboven volgens § 2 **verboden is**, moet de plaats zodanig worden ingericht dat het verbod expliciet wordt gemaakt, met name door middel van voetpaduitstulpingen, stadsmeubilair.

Sommige reclamanten wijzen erop dat de kabels voor de parkeermeters en laadpalen gevolgen hebben voor het parkeren (met name een vermindering van het aantal parkeerplaatsen).

Ze steunen ook het idee om de voetgangerswegen niet te overladen met parkeermeters en laadpalen.

De Commissie is het eens met de verzoeken van de reclamanten en vraagt om te specificeren dat parkeren verboden is voor openbaar toegankelijke ingangen.

4.2.4. Afdeling 4: Milieufunctie

Artikel 16 – Vergroening en koeltenetwerk

De KCML waardeert het dat de aanplanting van hoogstambomen wordt aangemoedigd. Ze beveelt aan om in de tekst duidelijker de opwaardering van reeds bestaande bronnen (aanwezige bomen) op te nemen en om in de tekst een overdenking over de boomsoorten, met name in de ruimten met erfgoedwaarde, op te nemen. Dit punt moet ook worden bekeken in samenhang met de kwestie van de biodiversiteit.

De Commissie is het eens met het advies van de KCML.

Leefmilieu Brussel (LB) stelt voor om, in een streven naar samenhang, het artikel een nieuwe naam te geven: "**Vergroening, biodiversiteit en koelte**".

§ 1. Op de openbare wegen bedraagt de beplante oppervlakte in volle grond minstens 10% van de oppervlakte van deze weg.

Sommige gemeenten, waaronder Schaarbeek, zijn van mening dat deze verhouding in bepaalde gevallen moeilijk haalbaar is. Het verdient de voorkeur om te bepalen dat de beplante oppervlakte in volle grond moet streven naar een verhouding van minstens 10%. In de toelichting wordt vermeld dat de bomen bij voorkeur in de parkeerzones worden geplant. Dit is te beperkend, bijvoorbeeld in de mooie, brede lanen van Schaarbeek (Opaal, Mahillon, Max ...). De bomen worden geplant op de trottoirs, omdat ze breed genoeg zijn om al hun functies te behouden. Bovendien profiteren voetgangers meer van de frisheid van de boomkronen als ze dicht bij de gevels worden geplant. Hoewel het belangrijk is om groen en bomen in de openbare ruimten te planten, is dit een extra beperking voor de aanleg, die bovendien meer onderhoud vergt ten laste van de gemeenten.

Sommige reclamanten zijn van mening dat het opleggen van een eis van 10% oppervlakte in volle grond problematisch kan zijn in het geval van heraanleg van een weg en dat het onrealistisch is in aanwezigheid van nutsvoorzieningen.

De Commissie treedt de reclamanten bij.

§ 2: In de openbare open ruimte is een aanzienlijke hoeveelheid hoogstammige bomen aanwezig om te zorgen voor schaduw. Ze worden zo geplant dat ze gezond en vlot kunnen groeien.

De gemeente Elsene merkt op dat de term "aanzienlijk" vaag is en dat de configuratie van bepaalde smalle straten de aanplant van hoogstammige bomen, of zelfs gewoon van bomen, in goede groeiomstandigheden, niet mogelijk maakt.

In plaats daarvan vraagt ze om het te hebben over "beplanting en bomen die zijn aangepast aan de schaal van de aan te leggen straat".

Bovendien is de bepaling dat bomen zo moeten worden geplant dat ze "gezond en vlot kunnen groeien" te vaag en onnauwkeurig.

Het lijkt haar aangewezen om de minimumafmetingen voor de boomkuilen te behouden zoals in het huidige GSV (art. 17 – titel VII).

*De Commissie stelt voor om toe te voegen (...) **gezond en vlot kunnen groeien. Ze worden systematisch opnieuw aangeplant om de schaarse beplanting van rijbomen te herstellen of zelfs te verdichten, na het kappen voor mobiliteitsinrichtingen (afslagbewegingen naar links of naar rechts, perrons voor het OV) of na fytosanitaire problemen. Waar mogelijk moeten afslagbewegingen naar links of naar rechts worden ingericht links of rechts van de aangeplante bomenrijen, zodat ze aaneengesloten blijven tot aan de eigenlijke kruispunten.***

Het gaat hier om een geïntegreerde aanpak: herstel van het groene netwerk en de esthetische kwaliteit in de geest van de continuïteit die wordt bepleit in art. 3.

§ 4: De inrichting van de openbare open ruimte beoogt het ontstaan van hitte-eilanden te voorkomen, met name door voorrang te geven aan het gebruik van materialen met een lichte kleur, een hoge albedo en een laag warmte opslag vermogen.

Sommige reclamanten, waaronder de RL en de gemeente Ukkel, vragen om te verduidelijken dat niet alleen het ontstaan van nieuwe hitte-eilanden moet worden voorkomen, maar dat ook de bestaande hitte-eilanden moeten worden bestreden.

LB vraagt om de term "koelte-eilanden" te vervangen door "groen en blauw netwerk dat bijdraagt tot de afkoeling van de stad".

De Commissie is van mening dat de ontwerptekst toereikend is.

Artikel 17 – Geïntegreerd regenwaterbeheer

Brussel heeft het over een dubbel systeem.

De gemeente Ukkel vraagt om te specificeren dat de aangelegde oppervlakken **beplant zijn met vegetatie**.

Ze is van mening dat de absorptiecapaciteit van de geïntegreerde regenwaterbeheersystemen gebaseerd moet zijn op het overstromingsrisicogebied waarin het terrein en/of de woning zich bevindt.

De gemeente Elsene wijst erop dat de open openbare ruimte alleen niet verantwoordelijk kan en mag zijn voor de volledige doorsijpeling van het regenwater, die ook ten laste wordt genomen door de volle grond in de private open ruimte.

Er moet ook voor worden gezorgd dat het geïntegreerde beheer van de neerslaghoeveelheden met een herhalingstijd van honderd jaar langs de openbare weg geen schade toebrengt aan de muren en ondergrondse funderingen, die versleten kunnen zijn, vooral in de wijken die het eerst zijn verstedelijkt en/of in overstromingsgebieden, en die misschien niet bestand zouden zijn tegen de toevoeging van insijpelend water.

In dat verband zou het gepast zijn om een minimumafstand vast te stellen tussen de afvoersystemen en de bestaande gevels.

Sommige gemeenten vragen om een nuancering van de voorgestelde tekst, om te streven naar een maximalisatie van het waterbeheer *in situ* wanneer dat mogelijk is. De drastische vermindering van de hoeveelheid regenwater die in de riolen terechtkomt, is een buitensporige en te beperkende maatregel en lijkt onrealistisch in een sterk verstedelijkt gebied in de eerste kroon.

De gemeente Sint-Gillis dringt erop aan dat rekening wordt gehouden met het probleem van de verontreinigde bodems waarin er wordt voorzien in infiltratie.

De Commissie stelt voor om toe te voegen aan § 1: (...) in de onmiddellijke omgeving. Bij de herinrichtingen of nieuwe inrichtingen zal daarom voorrang worden gegeven aan materialen en technieken die de rechtstreekse infiltratie mogelijk maken wanneer dit technisch mogelijk is (in verhouding tot de te dragen lasten en de aanwezigheid van volle grond).

Dit is fundamenteel voor het opnieuw doorlaatbaar maken van de bodem, en ontbreekt nu. De technische oplossingen bestaan trouwens al. Ze worden bijvoorbeeld gebruikt in Kopenhagen.

Artikel 18 – Biodiversiteit

De gemeente Elsene merkt op dat de biotoop-oppervlaktefactor (BAF+) nieuwe aandacht voor de biologische diversiteit weerspiegelt, maar vrij ingewikkeld is om te gebruiken.

De zeer theoretische waarden van de factor kunnen het risico inhouden dat projecten met een statistisch gemaximaliseerde BAF+-waarde worden beoordeeld, terwijl ze nadelig zijn voor de rijkdom van de bestaande biotoop, zoals in het geval van de vertekeningen die worden waargenomen als gevolg van de EPB-normen inzake het bestaande bebouwde weefsel en het milieu (EPB-normen die aanzetten tot sloop-wederopbouw).

Het is een nuttig instrument om de aard van de bodem, de dikte van de volle grond en de vegetatie te analyseren, maar het is niet geschikt om een beeld te geven van de rijkdom van de biodiversiteit van het ecosysteem en het zou niet de basis mogen vormen van een rechtsregel die gebaseerd zou moeten zijn op precieze referenties.

Sommige reclamanten, waaronder LB, de RL en de gemeenten Elsene en Jette, zouden graag zien dat in het artikel ook absoluut het perspectief van de bescherming van de bestaande stedelijke biodiversiteit wordt opgenomen (niet alleen het "creëren" van biodiversiteit, maar het behoud van wat al bestaat).

De Commissie stelt voor om zich te baseren op een omzendbrief of vademecum in plaats van op een tool (BAF+).

Artikel 19 - Verlichting

De gemeente Anderlecht vraagt om "en de flora" toe te voegen aan het einde van dit artikel.

De GMC vraagt om het volgende toe te voegen:

De verlichting is aangepast aan de modale wegenspecialisatie en wordt versterkt ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, gevaarlijke kruispunten en in ongevalgevoelige zones (OZ).

De gemeente Schaarbeek vraagt de voorkeur te geven aan het gebruik van energiezuinige verlichting, met bewegingsdetectoren die alleen licht geven wanneer dat nodig is, om bij te dragen aan een rationeel energiegebruik.

De gemeente Ukkel vraagt om het gebruik een systeem voor slim beheer, met als resultaat een aanzienlijke vermindering van het energieverbruik, te promoten (cf. Vlaanderen).

Sommige reclamanten vragen dat het artikel rekening houdt met de begrenzing van lichtvervuiling om de veroorzaakte verstoring en hinder te beperken, met de invoering van criteria (lichtbundel, intensiteit, golflengte, verspreidingshoek, uv-emissies, enz.), om zo de fauna en flora te beschermen.

De Commissie benadrukt dat de lichtvervuiling moet worden teruggedrongen.

Artikel 20 – Akoestisch en trillingscomfort

Sommige reclamanten, waaronder de KMCL, zijn bezorgd over de impact van de maatregel op erfgoedelementen en/of vragen dat respect voor het historische en esthetische erfgoed prioriteit krijgt in de criteria die in overweging worden genomen (behoud van geplaveide wegbekledingen, bijvoorbeeld).

De GMC en BRAL vragen daarentegen om het volgende te schrappen: - **"Behalve om redenen die verband houden met de instandhouding van de bestaande erfgoedkwaliteiten van de rijbaan, wordt de rijbaan voorzien van bekledingen die zo weinig mogelijk geluidshinder veroorzaken."**

De gemeente Elsene vraagt dat landschappelijke redenen aan de voorziene uitzondering worden toegevoegd, en niet alleen redenen die verband houden met de erfgoedkwaliteit.

Zij is van mening dat het in de grafische GSV geïllustreerde schema van het kruispunt waarschijnlijk de voorkeur verdient op het gebied van akoestisch comfort, maar andere problemen oplevert op het gebied van verkeersveiligheid (verkeer verplaatst naar het midden van de weg, wat problematisch is in het geval van bijvoorbeeld oversteken met een fiets in de tegenovergestelde richting) en het aangename karakter van de openbare ruimte (functioneel en verkeersaspect van de inrichting).

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, vragen dat de snelheidsbeperkende inrichtingen aan de akoestische normen worden aangepast of desnoods helemaal worden verwijderd, gezien de teweeggebrachte trillingen en het lawaai en/of hun beperkte nut voor de doelstellingen van de Stad 30.

*De Commissie stelt voor om toe te voegen (...) **als omwonenden; in dit opzicht moet bijzondere zorg worden besteed aan het ontwerp van de trambedding.***

Er heerst een sfeer van ontkenning en taboe (geen antwoord op de opmerkingen van de omwonenden) van het Gewest en de MIVB met betrekking tot enerzijds de aanzienlijke trillingshinder door de nieuwe trams en anderzijds de sterke toename van de trillings- en geluidshinder voor de omwonenden door het cumulatieve effect van het nieuwe materieel en de frequentieverhoging.

*Ze stelt ook voor om toe te voegen (...) **zo weinig mogelijk geluidshinder veroorzaken; wanneer dat technisch mogelijk is (tunnelkokers, muurtjes of wanden, bestaand of te creëren, langs de wegen) zal het geluid van het verkeer aan de bron worden opgevangen door absorberende panelen op de verticale vlakken in kwestie.***

In de akoestische expertise speelt het verschil in bekledingsmaterialen pas echt een rol vanaf 50 km/uur. Het is dus relatief nuttig voor verkeersassen waar met 50 km/u mag worden gereden, maar is van weinig nut voor de overgrote meerderheid van de wegen waar met 30 km/u mag worden gereden; de geluidshinder door het verkeer zal veel minder worden door de vermindering van het motorgeluid (omschakeling naar elektrische mobiliteit, momenteel aan de gang) en door de vermindering van het geluid van de verplaatsing door het geluid

op te vangen op het punt dat zich het dichtst bij de emissiebron bevindt, wat vrij gemakkelijk kan worden bereikt op de hierboven vermelde plaatsen.

De Commissie vraagt dat het volgende aan de lijst van criteria wordt toegevoegd: (...) - toegestane snelheid - de bestemmingen van de zijkanalen.

Bepaalde bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen, enz.) zijn gevoeliger voor geluidshinder dan andere (gebieden voor de tertiaire sector, ambachten, ...).

De Commissie sluit zich aan bij de KCML en pleit voor het behoud van de doelstelling om de erfgoedkwaliteiten in stand te houden.

4.2.5. Afdeling 5: Reclame in de openbare open ruimte

Artikel 21 – Uitsluitingszones voor reclame

Volgens de GMC is het verbod op reclame gerechtvaardigd door verkeersveiligheids- of erfgoedoverwegingen. De aldus teruggewonnen ruimte zou zo kunnen bijdragen tot de doelstellingen om de openbare ruimte rond scholen, crèches, jeugdcentra, speelvoorzieningen, door UNESCO beschermde locaties en stadslandschappen opnieuw in evenwicht te brengen.

Ze vraagt om het volgende toe te voegen:

- Op minder dan 20 meter van een voetgangers- of fietsersoversteekplaats;
- Op minder dan 20 m van de gehele directe omgeving van een kruispunt;
- Rond scholen, zoals gedefinieerd in de wegcode, kinderdagverblijven, jeugdcentra, speelvoorzieningen, door UNESCO beschermde locaties en stadslandschappen.

De verbodszones die verband houden met de beschermingsgebieden van een beschermd goed, als bedoeld in artikel 228 van het BWRO, vertegenwoordigen belangrijke gebieden buiten het beschermde goed zelf.

Ze vraagt om toe te voegen: "**Met uitzondering van hokjes met reclame bij haltes van het openbaar vervoer in deze gebieden.**"

De gemeente Elsene is, net als andere gemeenten, van mening dat de doelstelling om de aanwezigheid van reclame te verminderen weliswaar lovenswaardig is, maar dat de budgettaire gevolgen voor de lokale financiën – die toch al zwaar onder druk staan – moeten worden geëvalueerd en gecompenseerd door een dergelijke gewestelijke belastingheffing, vooral in een gewestelijk kader dat de invoering van nieuwe belastingen op de economische ontwikkeling verbiedt.

De gemeente Ukkel vraagt dat de toepassing van de maatregel wordt genuanceerd door bijvoorbeeld rekening te houden met de bodembestemming (meer tolerantie in een handelswijk).

De Commissie is het eens met de GMC, maar vraagt om in het geval van haltes van het openbaar vervoer toe te voegen: "op voorwaarde dat het zicht niet wordt belemmerd".

Artikel 22 – Algemene bepalingen

De GMC vraagt om de voorschriften aan te vullen om de toegankelijkheid en de veiligheid van PBM te waarborgen (beperking van de verblinding door lichtreclame).

Artikel 22, § 1 van de ontwerptekst bepaalt dat reclame die verbonden is met een bus- of trambokje, of op de relingen van een metro- of premetrotoegang in het kader van een door de gemeente of het Gewest globaal uitgewerkt beleid, toegestaan is. Soms is het wegens plaatselijke omstandigheden niet mogelijk de inrichtingen op de metroreling te plaatsen. Voorbeelden zijn de stations van Clemenceau, Erasmus, Delacroix en Rogier.

De openbaarvervoeractoren moeten op gelijke voet staan wat betreft de plaatsing van reclame op open plaatsen.

Ze vraagt om toe te voegen:

§ 1.

- Ze behoudt het onderlinge zicht tussen de gebruikers, de toegankelijkheid en de veiligheid van de openbare weg. In geval van een overstek op de circulatieweg voor voetgangers wordt de reclamevoorziening tot op de grond doorgetrokken;
- Wanneer de integratie van de voorziening met de reling een gemakkelijke toegang van het publiek tot de informatiegevel verhindert, mag de voorziening worden losgekoppeld van de toegangsreling van het metrostation, mits ze zich in de onmiddellijke nabijheid van de toegang bevindt op een afstand van ten hoogste 10 m van de toegang.

§ 2. Lichtreclame voldoet bovendien aan de volgende voorwaarden: – Lichtreclame is verboden in lichtovergangszones (raakvlak tunnel/oppervlak, enz.).

Sommige gemeenten vragen om een verbod op verlichte multimediarclame (zoals lcd-schermen) met variabele boodschappen, die de verkeersveiligheid aantast, het stadslandschap ontsiert, de habitat verstoort en schadelijk is voor het milieu.

Sommige reclamanten betreuren het dat er geen maximale afmetingen zijn vastgesteld voor de reclamepanelen.

De gemeente Etterbeek stelt voor om gemengde reclameschermen toe te laten (één zijde voor gemeentelijke informatie en de andere voor commerciële reclame).

De Stad Brussel en de gemeenten Etterbeek, Vorst en Jette zijn van mening dat onmogelijk kan worden gecontroleerd of 25% van de weergavetijd daadwerkelijk bestemd is voor gelegenheidsreclame of reclame van openbaar nut.

*De Commissie sluit zich aan bij het advies van de GMC.
De Commissie wijst echter op een moeilijkheid in de tekst, die zou kunnen worden opgevat als een verbod op alle reclame overal, met uitzondering van reclame aan bus- of tramhokjes en gelegenheidsreclame.*

Artikel 23 – Gelegenheidsreclame

Sommige reclamanten betreuren het gebrek aan regelgevende precisie in het artikel en zetten daarom vraagtekens bij de doeltreffendheid ervan.

Een eiser vraagt om prioriteit te verlenen aan het respect voor het historisch en esthetisch erfgoed in de overwogen criteria.

De gemeente Oudergem vindt de beperkingen op gelegenheidsreclame overdreven.

Een reclamant stelt voor om een bepaling toe te voegen om de doortocht van de zwakke gebruikers niet te belemmeren (voorkomen dat advertenties minder dan 2,5 m hoog hangen).

De gemeente Ukkel vraagt dat de locatie van gelegenheidsreclame voldoet aan de criteria die in de vorige artikelen zijn beschreven.

4.3. HOOFDSTUK 3: PRIVATE OPEN RUIMTE

4.3.1. Afdeling 1: Algemeen

Met het oog op meer duidelijkheid voor de aanvragers van vergunningen vraagt de gemeente Oudergem dat hoofdstuk 3 'private open ruimte' een specifieke titel wordt, aangezien hoofdstuk 1 grotendeels bestaat uit overwegingen die enkel betrekking hebben op de openbare open ruimte.

4.3.2. Afdeling 2: Verblijfsfunctie

Artikel 24 – Aandeel en inrichting van de private open ruimte

Sommige reclamanten, waaronder ook gemeenten, merken op dat dit artikel de administratie de bevoegdheid geeft om de regel te beoordelen ("de bodem vrijwaren versus bouwen"), wat veel rechtsonzekerheid creëert voor projectontwikkelaars. Dit kan leiden tot oeverloze discussies tussen de privésector en de bestuurlijke autoriteit bij het ontwerp van projecten en het beheer van de stedenbouwkundige vergunningen.

Ze vinden dat deze regels rekening moeten houden met de lokale context (de 30%-regel lijkt bijvoorbeeld zinloos als groene ruimten het perceel omringen).

Reclamanten, waaronder de gemeenten Brussel, Evere, Jette en Koekelberg, vragen dat de formulering van dit artikel en van de artikelen 24, 30 en 32 wordt herzien om te zorgen voor meer consistentie, duidelijkheid en overzichtelijkheid met betrekking tot de verschillende percentages oppervlakte die voor de inrichtingen zijn toegestaan.

Reclamanten vragen zich af of deze bepalingen van toepassing zijn op alle soorten gebouwen, met inbegrip van handelszaken, op reeds volledig bebouwde percelen en op (gedeeltelijk) vervuilde percelen, ...

§ 1. Minstens 30% van de oppervlakte van het terrein is onbebouwd, ook ondergronds.

De gemeente Vorst is van mening dat 30% ten opzichte van de huidige regel van 2/3 een winst van 5% betekent, en vraagt om deze verhouding te verhogen tot ten minste 40% met het oog op de klimaatuitdaging.

Reclamanten, waaronder de BGHM, zijn van mening dat deze bepaling niet kan worden toegepast op gebouwen die grenzen aan een hoekperceel.

Een reclamant is van mening dat de 30%-regel sociale renovatieprojecten zal bemoeilijken.

De Commissie is van mening dat de limiet van 30% gerechtvaardigd is en kan worden verhoogd tot 40% vanaf 3 are, gezien de inspanning die nodig is om klimaatproblemen aan te pakken.

§ 2. Als er een mandelig bouwwerk op het terrein staat, is minstens 70% van de oppervlakte van het gedeelte van het terrein voorbij een diepte van 37 m niet bebouwd, ook ondergronds.

De diepte van 37 m wordt gemeten vanaf de rooilijn of, desgevallend, de bouwlijn tot aan het einde van het terrein.

In het geval van een doorstekend terrein of van een hoekterrein wordt de in het eerste lid bedoelde diepte van 37 m bepaald vanaf de rooilijn of, in voorkomend geval, vanaf de bouwlijn langsheen elke weg die aan het terrein grenst.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Brussel, Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe, zijn van mening dat deze bepaling bijzonder problematisch zal zijn in het geval van een doorstekend terrein (met het risico dat een groot deel van de oppervlakte verloren gaat of dat er slechts aan één kant gebouwd kan worden).

Ze vragen hoe en waarom de grens van 37 m is gekozen en zijn van mening dat het artikel leek toe te staan dat er op het binnenterrein van een huizenblok verder dan 37 m wordt gebouwd, wat in strijd is met de huidige richtlijnen van Urban.

Perspective is van mening dat de 37 m-regel in veel gevallen zo moeilijk toe te passen is dat deze waarschijnlijk zal leiden tot een groot aantal verzoeken om afwijkingen en daarom zou moeten worden aangepast aan de context.

De Commissie merkt op dat het diagram op p. 49 van het ontwerp, dat betrekking heeft op de maximale diepte van 17 m voor het bouwwerk, krachtens art. 11 van titel II alleen van toepassing is op woningen en kantoren. Ze is ook van mening dat het in art. 24, naargelang van de bestaande functies, mogelijk moet zijn om het onbebouwde deel te verminderen tot minder dan 30%, met name voor regularisaties in de handelskernen.

Wat betreft de bouwwerken op het binnenterrein van een huizenblok, zie het advies in verband met art. 12, titel II.

Artikel 25 – Onbebouwde terreinen

De gemeente Anderlecht stelt vast dat de bepaling erg gericht is op "veiligheid en gezondheid" en vraagt om de bepaling te herschrijven om het ecologische potentieel van de terreinen te benadrukken.

Reclamanten vragen om het criterium van de kleine fauna uit te breiden tot alle fauna en om de doortocht van kleine fauna permanent mogelijk te maken, en niet enkel op regelmatige afstanden.

Gemeenten vragen om een verplichting tot onderhoud van die terreinen toe te voegen.

De Commissie sluit zich aan bij het advies van de gemeente Anderlecht, het is belangrijk om het zicht op de natuur in de stad naar waarde te schatten.

Artikel 26 – Recreatieruimte van grote gebouwen

Alle gebouwen met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1.000 m² beschikken over een private open recreatieruimte die toegankelijk is voor alle gebruikers.

Deze ruimte is met name uitgerust met recreatieve, ontspannings- of tuinbouwvoorzieningen.

Sommige reclamanten vrezen de economische en sociale gevolgen van de maatregel (stijging van de vastgoedprijzen, de renovatie-, beheer- en onderhoudskosten, enz.).

Reclamanten zetten vraagtekens bij de criteria voor de ligging en/of de afmetingen van de genoemde recreatieruimten, de precieze definitie van het doelpubliek en de reikwijdte van het artikel in gevallen waarin het niet mogelijk is een recreatieruimte te creëren.

De NMBS is van mening dat het artikel niet van toepassing zou mogen zijn op de stations.

De gemeente Sint-Jans-Molenbeek betreurt het dat er geen minimumoppervlakte is vastgelegd voor de recreatiegebieden.

Sommige reclamanten, waaronder gemeenten en LB, vragen om aanvullende bepalingen om de beplanting van de ruimten en/of de ontwikkeling van biodiversiteit te bevorderen.

Reclamanten stellen zich vragen bij een potentiële toenemende privatisering van de openbare ruimte, met effecten die in strijd zijn met de doelstellingen van het GPDO.

De Commissie is van mening dat het artikel uit het ontwerp relevant is en in zijn huidige vorm kan worden gehandhaafd.

4.3.3. Afdeling 3: Verplaatsingsfunctie

De GMC verzoekt na te gaan hoe inclusiviteit, een gevoel van veiligheid en de volledige benutting van de verschillende categorieën gebruikers in het ontwerp van GSV kunnen worden geïntegreerd, en de parkeernormen te specificeren om deze doelstelling te bereiken. Het doel kan alleen worden bereikt als de kennis over de toepassing ervan wordt gedeeld. De GMC wijst er dan ook op dat het belangrijk is dat bij de lopende werkzaamheden aan het "Handboek van de openbare ruimten" de deskundigheid op dit gebied wordt geïntegreerd en dat het uiteindelijke hulpmiddel deze kennis en uitdagingen zichtbaar maakt en de gebruikers van het toekomstige handboek op dit vlak voldoende toerust.

De Commissie beveelt aan om alle bepalingen over PBM samen te brengen.

Artikel 27 – Toegangswegen

De gemeente Schaarbeek vraagt aandacht voor energiezuinigheid en het minimaliseren van de lichtvervuiling die gepaard gaat met deze toegangswegen.

Artikel 28: Parkeren van motorvoertuigen

Parkeerplaatsen voor motorvoertuigen in open lucht zijn verboden in de private open ruimte.

Veel reclamanten vinden dat dit artikel een voorwendsel is om een "anti-autobeleid" te verhullen en mensen te dwingen een garage te hebben om op hun eigendom te parkeren. Ze vragen om het artikel te herschrijven om rekening te houden met de lokale context (via een impactstudie) en om eigenaars meer opties te bieden.

De gemeente Vorst merkt op dat de vele uitzonderingen op het parkeerverbod in de open lucht dit soort parkeren in feite zullen aanmoedigen.

De GMC meent dat de aanleg van parkeerplaatsen het gebruik van deelvoertuigen moet aanmoedigen door hen een parkeervoordeel te bieden. De aanleg moet ook het delen van parkeerplaatsen aanmoedigen en een oplossing bieden voor het schrappen van plaatsen in de openbare ruimte.

De gemeente Anderlecht stelt vast dat er een tekort is aan parkeerplaatsen voor logistieke activiteiten.

Ze vraagt om, waar parkeerplaatsen in de open lucht mogelijk zijn, een voorbereidende studie uit te voeren over de thema's van stadsplanning, mobiliteit, bezettings-/rotatiegraad van de voertuigen en een landschapsstudie. Dit zou het mogelijk maken om te beoordelen hoe het project past binnen het stedelijk weefsel en om inrichtingsmaatregelen aan te bevelen, in het bijzonder maatregelen voor de landschappelijke inrichting.

De Commissie stelt voor om § 1, eerste lid, te vervangen door de volgende tekst: "Parkeerplaatsen voor motorvoertuigen in open lucht in de private open ruimte zijn alleen toegestaan onder de volgende voorwaarden: • Eengezins- of tweegezinswoning in open bebouwing: maximaal 2 plaatsen per woning, maar niet meer dan X% van de oppervlakte ervan • Mandelijk gebouw: maximaal 1 plaats per woning, maar niet

meer dan X% van de oppervlakte ervan - Parkings in open lucht boven ondergrondse ruimten (ondergrondse parkings, technische lokalen, enz.), en dus boven waterdichte zones, vallen hier niet onder."

Dit artikel is irrelevant in zijn generalisatie en, de facto, onuitvoerbaar in veel gevallen – het zal nooit worden nageleefd en onmogelijk te controleren zijn; het verbiedt bijvoorbeeld parkeren in de open lucht binnen eigendommen in open bebouwing, met inbegrip van huizen op grote percelen (gebruikelijk in het zuidoostelijke kwadrant). De maximaal toegestane oppervlakteverhoudingen moeten worden heroverwogen.

§ 2. De parkeerterreinen in open lucht moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° ze zijn voorzien van laadpalen voor elektrische voertuigen;

Volgens de GMC is deze bepaling te vaag: het aantal, de locatie en de toegankelijkheid worden niet gespecificeerd. In het besluit van 29 september 2022 worden regels vastgesteld tot vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings, alsook van bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die daarop van toepassing zijn en dit afhankelijk van de aard van de parkeerterreinen (en niet omdat deze zich al dan niet in de open lucht bevinden).

Toevoegen:

- x° ze omvatten parkeerzones voor deelvoertuigen
- 1° een verwijzing naar het besluit van 29 september 2022.

De gemeente Elsene vraagt om het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen te maximaliseren om de meer ingewikkelde installatie ervan in de open openbare ruimte te beperken.

Voor het parkeren van voertuigen voor PBM vraagt ze om te specificeren dat er een markering op de grond moet worden aangebracht (blauw of wit, nog te bepalen).

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Schaarbeek, wijzen erop dat doorlatendheid en toegankelijkheid, hoewel soms tegenstrijdig, allebei moeten worden gegarandeerd.

De Commissie stelt voor het volgende toe te voegen aan § 3 (...) volle grond en begroeid, na aftrek van een eventuele parking in open lucht; die laatste mag echter niet meer dan 30% van de grond van de achteruitbouwstrook innemen en mag niet worden gecumuleerd met het toegangspad naar een garage.

De Commissie merkt op dat hele wijken bestaan uit oude huizen die gerenoveerd zijn, vaak door jonge gezinnen, en waarvan de voortuintjes zijn geherkwalificeerd als parkeergebied; zij is van mening dat het behoud of het herstel van die tuintjes zoveel mogelijk moet worden aangemoedigd, maar dat een eenvoudig verbod het dubbele effect kan hebben dat de stadsvlucht nog toeneemt en/of dat de renovatie van dit soort panden wordt geblokkeerd. Dit echte probleem moet van bovenaf worden aangepakt: reglementeren om het verlies van tuinen strikt te beperken, de bodem onder de parkeerplaats doorlaatbaar houden, zoveel mogelijk klein erfgoed (typische hekken en muurtjes) laten staan en stimulansen bieden (subsidies om totaal vervallen zones te transformeren, creatie van gedeelde parkeerplaatsen in de omgeving, enz.).

De Commissie vraagt om verduidelijking van dit artikel. Voor woongebieden kunnen strengere regels worden vastgesteld, maar niet voor laadpalen, die aldus worden aangemoedigd.

De Commissie beveelt aan om verschillende regels te bestuderen naargelang van de gebieden van het GBP en het type te parkeren voertuig.

Artikel 29 – Parkeren van fietsen

Volgens de GMC is het op grote sites, zoals universiteitscampussen, niet wenselijk de parkeerplaatsen dicht bij de toegangswegen te vestigen, maar wel bij de activiteiten in deze open ruimte.

Ze vraagt om het volgende toe te voegen:

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Naamsestraat 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 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](#)

- Na "toegangswegen" of in de onmiddellijke nabijheid van de verschillende functies die in deze ruimte aanwezig zijn.
- Buiten de voetpaden, de natuurlijke of kunstmatige geleidingslijnen en in overeenstemming met artikel 12 (voetgangers).
- Een minimale afstand van één meter tussen de fietsbeugels.
- Een minimum van 10% parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen op doorgangplaatsen (scholen, culturele centra, winkels, enz.).

De gemeente Elsene stelt voor om fietsparkeren in gebouwen prioriteit te geven boven fietsparkeren buiten. Ze stelt vast dat de verplichting tot recuperatie van het regenwater niet altijd mogelijk zal zijn in bestaande bouwwerken. Deze bepaling moet misschien worden genuanceerd om afwijkingen te voorkomen.

De NMBS vraagt om samen met de bevoegde autoriteiten geval per geval specifieke regels op te stellen voor de stations en de locaties voor intermodaliteit.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Oudergem, Ganshoren en Ukkel, zouden graag zien dat het artikel expliciet het geval van achteruitbouwstroken en/of tuingebieden opneemt en regelt.

De gemeente Ukkel stelt voor om een artikel toe te voegen dat beoogt te voorkomen dat de trottoirs op ophaaldagen vol afvalcontainers staan, door op privaat domein in een ruimte te voorzien die aan de rooilijn grenst, gemakkelijk bereikbaar is voor het personeel van Net Brussel vanaf het trottoir en bestemd is voor de opslag van de containers in afwachting van de ophaling, waarbij ze beschermd worden tegen beschadiging door dieren.

De Commissie is het eens met de reclamanten, vooral omdat de kwestie van het fietsparkeren kritiek is vanwege diefstalproblemen.

4.3.4. Afdeling 4: Milieufunctie

Artikel 30 – Volle grond

Sommige reclamanten vinden de bepaling erg beperkend als ze gekoppeld wordt aan artikel 24. Volgens hen zullen veel projecten niet kunnen worden verwezenlijkt.

Deze bepaling is in hun ogen onrealistisch of moeilijk toe te passen in bepaalde gevallen, zoals ziekenhuizen, scholen, marktgebieden, enz.

§ 1. Minstens 75% van de onbebouwde oppervlakte van het terrein is in volle grond en beplant.

Deze oppervlakte kan evenwel worden beperkt tot 50% van de onbebouwde oppervlakte van het terrein in stedelijke industriezones, ondernemingszones in de stedelijke omgeving en zones met haven- en transportactiviteiten die door het GBP worden vastgelegd.

LB en de BGHM zijn van mening dat de 75%-regel moet gelden vanaf een bepaalde vast te stellen minimumoppervlakte, die verschilt naargelang van de ligging van het perceel in het gewest en de lokale context.

Reclamanten vragen zich af hoe de 75% wordt berekend.

Perspective is van mening dat afwijkingen eerder moeten worden toegestaan voor bepaalde zwakke functies in plaats van voor hele gebieden van het GBP (die waarschijnlijk onderhevig zijn aan overstromingsrisico's).

§ 3. De achteruitbouwstrook van de mandelige bouwwerken is in volle grond en wordt beplant. Behalve de bouwwerken die horen bij de ingang van het gebouw bevat ze geen bouwwerken.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Oudergem, Evere, Etterbeek en Elsene, zouden graag zien dat het verbod op het omvormen van de achteruitbouwstroken tot parkeerplaatsen toch zou toestaan dat er systemen voor fietsen op een semidoorlaatbare ondergrond zouden worden geplaatst.

De gemeente Elsene vraagt of de bijbehorende bouwwerken betrekking hebben op de fietsboxen. Deze kunnen erg groot zijn en in strijd zijn met de beplanting van het gebied.

Ze vraagt om meer precisie en om een maximaal bezettingspercentage vast te stellen voor de plaatsing van bijbehorende bouwwerken.

De gemeente Vorst vraagt dat wordt gespecificeerd dat, wat de toegangen tot garages betreft, het niet-doorlaatbare deel beperkt moet blijven tot de twee rijvlakken die toegang geven tot de garages.

Reclamanten willen de mogelijkheid tot het aanleggen van een pad uitbreiden tot meer dan de garages: DBDMH, fietsen, voetgangers, ...

§ 5. De inrichting van de open ruimte beoogt het ontstaan van hitte-eilanden te voorkomen, met name door voorrang te geven aan:

1° het gebruik van materialen met een lichte kleur, een hoge albedo en een laag warmteopslagvermogen;

2° de aanwezigheid van water als landschapselement dat bijdraagt tot afkoeling.

De gemeente Elsene vraagt of de niet-naleving van een lichte kleur, een hoge albedo en een laag warmteopslagvermogen moet worden beschouwd als een afwijking.

Reclamanten, onder meer de gemeenten Elsene en Sint-Gillis, zijn van mening dat de vage formulering van deze paragraaf tot rechtsonzekerheid kan leiden.

De Commissie acht het noodzakelijk een toereikend quotum aan volle grond te waarborgen, zoals bepaald in het artikel.

Artikel 31 – Beplanting

Sommige gemeenten stellen voor om het planten van hoogstammen te suggereren in plaats van op te leggen, en wel op basis van de beschikbare ruimte, om geschillen tussen burens te voorkomen. In sommige tuinen kan er zelfs geen hoogstam staan, omdat de ruimte te klein is. Kunnen er uitzonderingen worden gemaakt voor percelen die smal of ondiep zijn of waarvan het terrein of de architectuur ongebruikelijk zijn (steile helling, diepe holte, enz.)?

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Etterbeek, vragen of de oppervlakteberekeningen globaal moeten zijn of betrekking moeten hebben op individuele oppervlakken (en waarschuwen er in het laatste geval voor dat de onmogelijkheid om te planten nog zou kunnen toenemen vanwege de nabijheid van aangrenzende eigendommen).

*De Commissie stelt voor om toe te voegen: (...) **gezond en vlot kunnen groeien en rekening houdend met de gevolgen voor de burens wat betreft de zoninval; ze kunnen hen die niet volledig ontnemen.***

Dit is een basisregel van gezond verstand en goed nabuurschap, die nodig is om mogelijke conflicten tussen burens te vermijden.

De Commissie deelt de bezorgdheid van de reclamanten en vraagt om de aanplanting van hoogstammen preciezer te kunnen beoordelen.

Artikel 32 – Biodiversiteit

De inrichting van de private open ruimte draagt bij tot de ontwikkeling van stedelijke biotopen en landschapselementen, met name door voorrang te geven aan:

- de creatie van kwaliteitsbodems die de ontwikkeling van gevarieerde begroeiing mogelijk maken;
- de creatie van habitats en opvangplaatsen voor fauna;
- de creatie van voorzieningen die de circulatie van kleine fauna mogelijk maken;
- de aanwezigheid en de ontwikkeling van inheemse plantensoorten.

De bijdrage aan de ontwikkeling van stedelijke biotopen wordt met name beoordeeld via de BAF+-berekening. De waarde van de BAF+ wordt gemaximaliseerd in het licht van de projectdoelstellingen.

De gemeente Elsene vraagt of dit artikel een doelstelling of een regelgevende bepaling is en wat de gevolgen zijn van een ongunstige BAF+.

Sommige reclamanten, waaronder LB en de gemeente Jette, wijzen erop dat het belangrijk is om de bestaande biodiversiteit in stand te houden en zich niet tevreden te stellen met het aanmoedigen van de ontwikkeling van een toekomstige biodiversiteit.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Brussel en Sint-Jans-Molenbeek, wijzen erop dat er veel kritiek is geuit op het instrument BAF+ (met name de "compenserende" focus ervan, die geen rekening houdt met de onmogelijkheid om de "waarden" van "wilde" en kunstmatige ecosystemen te vergelijken), ook binnen de Brusselse administraties.

De Commissie wijst erop dat de BAF-tool zich nog steeds in de experimentele fase bevindt.

Artikel 33 – Private open ruimte boven ondergrondse bouwwerken

Het deel van het terrein dat uitsluitend ondergronds is gebouwd, is bedekt met een beplante substraatdikte van minstens 1 m.

Volgens tal van reclamanten sluit deze bepaling de mogelijkheid uit om terrassen te bouwen op ondergrondse bouwwerken (onder meer ondergrondse watertanks), wat de technische complexiteit, de technische vereisten en het onderhoud ervan vergroot.

Reclamanten vragen zich af waarom 100% van de ondergronds gebouwde terreinen moet worden beplant, terwijl voor de rest slechts 50 of 75% is vereist, en vragen zich af of het niet verstandig zou zijn om net deze ruimten te gebruiken voor de ontwikkeling van verschillende recreatieve en ludieke voorzieningen (in plaats van die te ontwikkelen op doorlaatbare bodems).

Sommige reclamanten, waaronder de Stad Brussel, vragen zich af wat de gevolgen zijn voor de stabiliteit van de bouwwerken en de vloerplaten.

De Commissie acht het nuttig om een voldoende dikte van 1 m voor de beplanting te garanderen.

4.3.5. Afdeling 5: Reclame

Artikel 34 – Verbod

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Etterbeek, zijn van mening dat de trend om reclame te beperken moet worden aangemoedigd, maar dat deze te radicaal is en niet geleidelijk aan wordt doorgevoerd in de GSV. Een gemengd reclamepaneel met een zijde voor de gemeente en een zijde voor reclame behoort

niet langer tot de mogelijkheden. Het ontwerp voert een monopoliesituatie in voor alle reclame buiten bouwplaatsen in het BHG.

Reclamanten wijzen op grotere beperkingen voor de private ruimten dan voor de openbare open ruimte.

Gemeenten stellen vast dat het in de GSV opgenomen verbod op reclame in de private open ruimte gevolgen zal hebben voor hun inkomsten en vragen dat ze ter zake binnen hun grondgebied enige beoordelingsbevoegdheid krijgen of dat er een regeling voor financiële compensatie komt.

De Commissie stelt voor om toe te voegen: "[...] Ter herinnering, het begrip reclame omvat niet de uithangborden; die zijn evenwel verboden wanneer de bestemming louter huisvesting is." Alle onnodige uithangborden moeten worden vermeden.

5. TITEL II: STEDELIJKHEID

5.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

Artikel 1 – Doelstellingen

Sommige reclamanten zijn van mening dat doelstellingen door hun aard niet als strikte regels kunnen worden beschouwd en wijzen erop dat dit een opsomming van zeer algemene concepten is, met de bijbehorende risico's van willekeur. Ze betreuren het dat er geen hiërarchie van waarden is tussen deze doelstellingen.

De GMC vindt dat het bij de interactie tussen de gebouwen en de openbare ruimte ook gaat om inclusiviteit, het gevoel van veiligheid en het volledige gebruik van de verschillende categorieën gebruikers. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden gespecificeerd in art. 16 Benedenverdieping "§ 1. Gevels die zichtbaar zijn vanuit de openbare open ruimte, zijn zodanig samengesteld dat ze een positieve interactie tussen het gebouw en de openbare open ruimte tot stand brengen", door hier te detailleren wat er onder "positief" begrepen wordt.

De Stad benadrukt dat, bij grote projecten met een specifieke programmering, het geval van technische onmogelijkheid meer zou moeten worden veralgemeend, met name wat betreft het concept en de hoofdbestemming van het betrokken project. In sommige voorschriften zou het begrip 'vereisten waaraan moet worden voldaan' moeten worden opgenomen, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is. Zo zou de invoering van het begrip 'belangenafweging' ervoor zorgen dat aan een aanvrager van vergunningen geen onevenredige of onredelijk dure verplichtingen worden opgelegd, die ertoe kunnen leiden dat van het project wordt afgezien.

Samen met andere reclamanten stelt ze voor om het behoud van de bestaande biodiversiteit toe te voegen en maatregelen te bevorderen om nieuwe kansen en nieuwe habitats voor de flora en fauna te creëren, ook voor de biodiversiteit die zich ontwikkelt in de bebouwde omgeving.

*De Commissie benadrukt dat het **toepassingsgebied** erg belangrijk is en dat er moet worden verduidelijkt wat hiermee wordt bedoeld. De definities (zware renovatie, duurzaam bouwen, enz.) moeten immers worden gekoppeld aan wat elders al bestaat (zoals het BWLKE).*

Artikel 2 – Toepassingsgebied

Sommige reclamanten, waaronder verschillende gemeenten, benadrukken dat de bepalingen die van toepassing zijn op de bestaande bouwwerken (art. 6, 8, 9, 11 en 12) beperkend kunnen zijn (bijvoorbeeld in het geval van de bouw van bijgebouwen) en verzoeken om toepassing van een tolerantie, zodat een minieme

wijziging van de ruimtelijke kenmerken van een bestaand gebouw (toevoeging van een reling, aanbrengen van toegangsconstructies om de toegankelijkheid voor PBM te vergemakkelijken, isolatie van gevels, enz.) geen aanleiding zou geven tot de beoordeling van de 'ruimtelijke kenmerken' en de 'milieukenmerken' van het gebouw.

Reclamanten stellen vast dat de reclame op of aan een bouwwerk niet is opgenomen in het toepassingsgebied van titel II.

5.2. HOOFDSTUK 2: DUURZAAMHEID EN VEERKRACHT

Artikel 4 – Behoud en renovatie van bestaande bouwwerken

§ 1. In het kader van elk project waarbij een bestaand bouwwerk is betrokken, wordt dat bouwwerk in stand gehouden en indien nodig gerenoveerd.

De sloop van een bestaand bouwwerk kan evenwel worden toegestaan na een belangenafweging die rekening houdt met alle volgende beoordelingselementen:

- het wel of niet bestaan van architecturale en erfgoedkwaliteiten;
- het wel of niet bestaan van de technische en/of functionele mogelijkheid om het bestaande bouwwerk in stand te houden;

Tal van reclamanten hebben vragen over de sloop:

- soms is sloop-heropbouw voordeliger dan renovatie vanuit architecturaal oogpunt en/of op het gebied van isolatie (bestaande bouwwerken zijn moeilijk te isoleren);
- in de toekomst zal de stad alleen verder kunnen verdichten door in te grijpen in de bestaande gebouwen, vooral als we de groene ruimten in stand willen houden. Waarom moet een dergelijk obstakel worden ingevoerd voor de sloop van bestaande bouwwerken?
- de rechtvaardiging voor het slopen van een bouwwerk zou deel moeten uitmaken van het dossier dat aan het openbaar onderzoek wordt voorgelegd;
- het advies van de KCML zou systematisch moeten worden gevraagd in het geval van sloop.

Reclamanten, waaronder de gemeente Elsene, vragen hoe deze elementen kunnen worden geobjectiveerd en hoe ze kunnen worden gewogen om te beoordelen of het 'evenwicht' is bereikt, zodat een uniforme behandeling van de dossiers in het hele Gewest wordt gewaarborgd. Wie beoordeelt of al dan niet mogelijk is op technisch en/of functioneel vlak om het bestaande bouwwerk in stand te houden, en op basis waarvan? De studies die de aanvrager heeft laten verrichten?

Reclamanten zijn van mening dat niet genoeg rekening wordt gehouden met de koolstofvoetafdruk.

De gemeente Ukkel vraagt om het verschil in behandeling tussen publieke en private actoren af te schaffen, aangezien publiek-private partnerschappen tot stand komen en het de eindgebruiker is die bepalend is voor de kwaliteit van het project.

Reclamanten wijzen erop dat het voor de administratie moeilijk is om de technische en functionele mogelijkheid om een bestaand bouwwerk te behouden, correct te beoordelen.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Oudergem, stellen voor om ook rekening te houden met het al dan niet aanwezig zijn van architecturale kwaliteiten van het geplande bouwwerk.

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op de afbraak van bijgebouwen bij het hoofdbouwwerk en van op het binnenterrein van een huizenblok gelegen bouwwerken (...)

De gemeente Vorst vraagt om aandacht te hebben voor het begrip 'binnenterrein van een huizenblok', dat enkel in het GBP is gedefinieerd, en dat wordt bepaald door de maximale diepte die is toegestaan door de

gewestelijke verordening. Ze vraagt of de drempels niet zouden moeten worden aangepast door de drempels die zijn vastgelegd in de bijlagen A en B van het BWRO over te nemen.

De gemeente Oudergem plaatst vraagtekens bij de verplichting om de oppervlakte in volle grond te vergroten wanneer het gaat om een bijgebouw van soms armzalige kwaliteit waarvan de sloop-heropbouw/uitbreiding de woonbaarheidskwaliteiten van de woningen kan verbeteren.

§ 3. In geval van sloop van een bestaand bouwwerk met betrekking tot een brutovloeroppervlakte van meer dan 1000 m², identificeert de aanvrager welke materialen zich voor hergebruik lenen en met voorrang worden gedemonteerd om te worden hergebruikt.

Reclamanten, onder meer de gemeente Elsene, vragen om te specificeren welke materialen moeten worden teruggewonnen en/of om technische criteria te verstrekken (is de lijst met toelichtingen exhaustief en/of verplicht?).

Sommige reclamanten hebben vragen bij de concrete tenuitvoerlegging van dit artikel en de haalbaarheid ervan (die op vandaag complex lijkt):

- Hergebruik ter plaatse of niet noodzakelijk?
- Hoe kan dit worden overgeschreven of beoordeeld in de vergunning?
- Bestaat er een modelstramien voor het opmaken van de inventaris?
- Moet er een bewijs van het hergebruik worden verstrekt?

Sommige reclamanten wijzen erop dat de uitleg verwijst naar de erfgoedinventaris die gepubliceerd is op de website van het Gewest, zonder te specificeren dat deze geen juridische waarde heeft. Dit houdt de verwarring in stand die nu al bestaat tussen de inventaris waarin het BWRO wettelijk voorziet en die altijd gepubliceerd moet worden, en deze wetenschappelijke inventaris.

De gemeente Anderlecht vraagt om de toevoeging van een § 4 voor de bescherming van de fauna tijdens de afbraak, krachtens de Natuurordonnantie, de Natuurbeschermingswet en de Conventie van Bern op internationaal niveau, de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992:

"§ 4. In het geval van de sloop van een bestaand bouwwerk waar wilde dieren aanwezig zijn (in het bijzonder nesten), moet rekening worden gehouden met de broedperiode. Er wordt voorzien in compenserende maatregelen."

De Commissie is van mening dat de erfgoedkwaliteiten naar voren moeten worden gebracht als criterium. Ze vraagt ook om het verband te leggen met de andere aandachtspunten. Ze wijst met nadruk op de dringende noodzaak om de wettelijke inventaris te publiceren om zo af te stappen van de logica van de gebouwen van voor 1932.

Ze is verbaasd over het onderscheid dat wordt gemaakt tussen private en openbare gebouwen om sloop te rechtvaardigen.

Zij is van mening dat het begrip m³ of een combinatie van m² en m³ geschikter zou zijn dan een eenvoudige verwijzing naar m². Wat de erfgoedelementen betreft, zijn bepaalde gebouwen hoog, met een groot volume, ook al is het aantal m² niet erg groot.

Artikel 5 – Reconversie en omkeerbaarheid van bouwwerken, duurzaamheid en recuperatie van materialen

De GMC wijst erop dat het bijzondere karakter van bepaalde MIVB-sites (metrodepots, spoorwegfabriek) geen enkele reconversie toelaat en vraagt om het volgende toe te voegen: "Met uitzondering van openbare dienstverleningsactiviteiten van industriële aard waarvoor de reconversievereisten onverenigbaar zijn."

Bepaalde reclamanten, waaronder BRUPARTNERS, vrezen dat de criteria voor reconversiecapaciteit te willekeurig zijn en dus een bron van rechtsonzekerheid vormen.

Bepaalde reclamanten, waaronder gemeenten, vrezen dat de toepassing van dit artikel tot aanzienlijke meerkosten zal leiden.

§ 1. Elk nieuw gebouw met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1.000 m² moet zodanig worden ontworpen dat het gebouw aanpasbaar is en kan worden omgevormd.

De gemeente Elsene merkt op dat de toevoeging van dit schema de aanvrager dwingt om alternatieven te bestuderen die van slechte kwaliteit zouden kunnen zijn en een grote beperking toevoegt aan het creatieve werk van de architect.

Dit schema moet worden toegevoegd in het besluit over de samenstelling van het dossier.

Moet er aandacht worden besteed aan het GBP in het kader van dit artikel? Er wordt niet gespecificeerd welke bestemmingen worden beoogd met de reconversie en de omvormbaarheid.

In het MER (pagina 280) worden de extra financiële kosten van deze omvormbaarheid geschat op 5 tot 20%, wat de bouw van betaalbare woningen door de private of de openbare sector niet aanmoedigt.

Sommige reclamanten plaatsen vraagtekens bij de drempel van 1.000 m².

Bepaalde reclamanten, waaronder Citydev, HUB, de GMC en de gemeente Ukkel, zijn van mening dat de specifieke aard van bepaalde projecten/sites/functies het onmogelijk maakt om de omvormbaarheid te garanderen en dat het artikel beperkt zou moeten worden tot bepaalde functies (kantoor-huisvesting bijvoorbeeld, maar niet bioscoop-werkplaats, noch industrieel gebouw-huisvesting, en niet mag worden toegepast op activiteiten van openbare dienstverlening van industriële aard zoals de opslagplaatsen van de MIVB, enz.).

Sommige reclamanten, waaronder gemeenten, stellen voor de analyse van de omvormbaarheid te baseren op de bestemmingen die door de huidige planning worden toegestaan (met name het onderscheid tussen woongebieden en gemengde gebieden in termen van eisen) en andere vragen om de bestemmingen van de reconversies te specificeren, en daarbij voorrang te geven aan huisvesting (het meest dwingend).

§ 2. Elk nieuw bouwwerk met een vloeroppervlakte van meer dan 1000 m²:

1° wordt via de TOTEM-tool onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling;

Meerdere reclamanten, onder meer gemeenten en LB, hebben bezwaar tegen het gebruik van de TOTEM-tool. Een specifieke tool (TOTEM) opnemen in een verordening, is geen goed idee. Dit kan de verordening ondermijnen bij een aanpassing. De software kan immers evolueren, veranderen van versie of van naam. Bovendien omvat die tool niet de sociale en economische componenten.

Er hadden ook andere internationaal erkende certificeringen kunnen worden voorgesteld: Haute qualité environnementale (HQE) of Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM).

Ze werpen de vraag op naar de garantie van onpartijdigheid van de ingevoerde gegevens en de wettigheid van de verplichting om met die tool te werken.

2° wordt zodanig verwezenlijkt dat omkeerbaarheid, recuperatie en het hergebruik van alle of een deel van de gebruikte materialen en technieken mogelijk is;

De gemeente Evere vraagt op welke basis de technische mogelijkheden inzake omvormbaarheid van een bouwwerk voor andere gebruiksvormen zullen worden geanalyseerd. Moet er een lijst van materialen worden verstrekt door de aanvrager en door de beheerder regel per regel worden vergeleken met de lijsten van TOTEM?

Sommige reclamanten, waaronder de Stad Brussel, vragen dat deze paragraaf ook van toepassing zou zijn op de renovatie van een bestaand bouwwerk.

3° wordt, voor de bovengrondse delen, hoofdzakelijk met hergebruikte materialen verwezenlijkt.

De gemeente Schaarbeek vraagt hoe een stedenbouwkundige vergunning dit zou kunnen waarborgen. De aanvrager kan geen materialen reserveren voordat de stedenbouwkundige vergunning is verleend en de vergunning kan het gebruik van materialen niet verplichten zonder zekerheid over de beschikbaarheid ervan. Het opleggen van het gebruik van hergebruikte materialen in projecten van meer dan doet 1.000 m² vragen rijzen. Het zou logischer zijn om dit op te leggen aan kleinschalige bouwwerken en renovaties, waar de beschikbaarheid van materialen meer voor de hand ligt.

1) Ook al keurt de Commissie het gebruik van een analysetool goed, toch is zij van mening dat het niet gepast is om een specifieke tool op te nemen in een verordening. De software kan snel evolueren, van versie of naam veranderen of vervangen worden door een ander, krachtiger softwarepakket. Specifiek die software vermelden, kan de verordening ondermijnen bij een aanpassing van de software. De Commissie benadrukt evenwel de deugdelijkheid van het gebruik van een wijd verspreide tool zoals TOTEM, die momenteel in de drie gewesten wordt gebruikt, of, bij voorkeur, in de toekomst, van een Europese tool. Bovendien is de Commissie van mening dat deze nieuwe maatregelen geleidelijk zouden kunnen worden ingevoerd, te beginnen met de grootste projecten waarvoor tijdens de eerste jaren van de toepassing van deze nieuwe GSV rapporten of impactstudies moeten worden opgesteld.

2) De Commissie vraagt zich af waarom voor de grenswaarde van 1.000 m² is gekozen. Ze stelt voor op de oppervlakte te vergroten en het begrip 'volume' op te nemen door gebruik te maken van m³. Bovendien is de Commissie van mening dat deze nieuwe maatregelen geleidelijk zouden kunnen worden ingevoerd, te beginnen met de grootste projecten waarvoor tijdens de eerste jaren van de toepassing van deze nieuwe GSV rapporten of impactstudies moeten worden opgesteld.

3) De Commissie wijst erop dat **de definitie van een omvormbaar gebouw** nog niet erg duidelijk is. Zij wijst erop dat dit maar al te vaak leidt tot een nietszeggende architectuur. Uit de geschiedenis van de architectuur blijkt afdoende dat gebouwen die voor specifieke doeleinden en met een specifieke architectuur werden gebouwd, in de loop van de tijd een ander gebruiksvorm kregen (bv. industriële gebouwen > lofts; kerken > danszaal, hotel, bibliotheek, militaire gebouwen, enz. Het is wel zo dat die steeds hoge plafondhoogtes hadden). Het is erg moeilijk om mogelijke toekomstige gebruiksvormen te bepalen, maar er moet rekening worden gehouden met het 'capabele volume' (zie hieronder).

Een reconversie kan eenvoudig gebeuren door de afscheidingen te 'ontkoppelen'.

4) De Commissie benadrukt dat het begrip '**demontage**' in feite bepaalde soorten van technieken verhindert, die onder meer de stabiliteit van het bouwwerk of zelfs de brandveiligheidsvoorwaarden in het gedrang kunnen brengen. Het is ongetwijfeld beter om aan te moedigen dan te verplichten.

Ze stelt voor om de term 'recuperatie' te behouden.

5) De Commissie is van mening dat de doelstelling van reconversie van verouderde of overtollige kantoren rechtvaardigt dat de nieuwe gebouwen gunstige voorwaarden voor reconversie bieden. Dit is niet het geval voor huisvesting, voorzieningen of productieve activiteiten. Zij vraagt om dit reconversie criterium te reserveren voor kantoren en te koppelen aan de functies die in de verschillende gebieden van het GBP zijn toegestaan. Met dit in gedachten is het noodzakelijk om te beschikken over toereikende hoogtes tussen de vloerplaten.

Ze stelt voor om het te hebben over aanpasbaarheid in plaats van omkeerbaarheid.

Artikel 6 – Biodiversiteit en koeltenetwerk

§ 1. Elk nieuw bouwwerk of elk bestaand bouwwerk dat een zware renovatie ondergaat, draagt bij tot de ontwikkeling van de biodiversiteit, met name door het scheppen van omgevingen of voorzieningen voor de opvang van fauna en flora. De biodiversiteit wordt onder meer beoordeeld met behulp van de tool BAF+.

Reclamanten uit de sector van de verenigingen zijn verheugd over het gebruik van de BAF+, een nieuwe tool voor het meten van de biodiversiteit van de projecten, omdat dit getuigt van nieuwe aandacht voor de biodiversiteit, die nog steeds weinig aan bod komt in de huidige GSV, afgezien van de beplanting van koeren en tuinen, achteruitbouwstroken en openbare ruimten. Het gaat dus om een signaal dat interessant is, maar ook een risico inhoudt: het risico te worden gebruikt als een boekhoudkundig instrument dat beweert de vernietiging van bestaande biodiversiteit te kunnen compenseren door er alternatieven voor in de plaats te stellen die minder rijk en minder duurzaam zijn, maar die door een statistische indicator als gelijkwaardig worden beoordeeld.

Reclamanten, waaronder de gemeente Elsene, stellen opnieuw de kwestie van het gebruik van de tool BAF+ en de conclusie in geval van een ongunstige BAF+ aan de orde.

§ 2. Elk nieuw bouwwerk met een brutovloeroppervlakte van meer dan 5.000 m² draagt bij tot de ventilatie van het stedelijk weefsel.

Gemeenten vragen te specificeren hoe een bouwwerk kan bijdragen aan de ventilatie van het stedelijk weefsel. Dit concept is fictief en onnauwkeurig en kan niet worden opgelegd in een vergunning. Er moeten referentienormen worden gedefinieerd.

Sommige reclamanten zijn bezorgd over de technische complexiteit van een dergelijke verplichting op het vlak van de toepassing of de beoordeling ervan, en over de kosten die ermee gepaard gaan.

Sommige reclamanten vrezen dat deze verplichting hoogbouw zal aanmoedigen.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe stelt voor om een systeem in te voeren voor onlineadviesaanvragen over deze nieuwe verplichtingen bij Leefmilieu Brussel voor de gemeentelijke dossiers (vergelijkbaar met de adviesaanvragen aan andere instanties met als antwoordtermijn: 30 dagen op basis van een volledig verklaard dossier) of om een nieuwe medewerker duurzaamheid te subsidiëren (vergelijkbaar met de EPB-medewerker in de gemeenten).

De Commissie is het eens met de reclamanten en vraagt dat dit artikel wordt verlicht, met bijzondere aandacht voor de gevolgen. Deze aspecten worden niet geregeld in een verordening, maar moeten worden opgenomen in de effectbeoordelingen. Zij stelt een grove tekortkoming vast in de manier waarop het milieueffectenrapport dat bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt verstrekt, wordt behandeld. Het dossier wordt beheerd door Urban, dat helaas geen milieuspecialisten in dienst heeft.

Artikel 7 – Geïntegreerd beheer en hergebruik van regenwater

§ 1. Elk bouwwerk zorgt voor het geïntegreerd beheer van honderdjarige neerslag op het terrein.

Sommige reclamanten, waaronder de Stad Brussel, vragen om in de toelichting de waarden te beschrijven waarmee rekening moet worden gehouden voor een honderdjarige neerslag, hoe deze moet worden geraamd en/of de beschikbare instrumenten (bv. overstromingsrisicokaart, tools BruWater en Infiltrasoil, gids voor duurzame gebouwen) met het oog op een prediagnose van de haalbaarheid van de infiltratie.

De GMC meent dat er het feit dat een regenval die zich eens in de honderd jaar voordoet, als referentie wordt genomen, een grote technische en financiële beperking voor de verschillende projecten met zich meebrengt.

Sommige reclamanten, waaronder de BGHM en de gemeenten Oudergem en Ukkel, benadrukken de complexiteit van de toepassing van deze bepalingen op de bestaande bouwwerken (bijvoorbeeld in geval van een bestemmingswijziging).

ILB wijst erop dat er veel methodes kunnen worden ingevoerd om het regenwater op het perceel te beheren en dat die verschillende mogelijkheden moeten worden bestudeerd voordat een project wordt uitgevoerd (beperking van de bodemverharding, recuperatie van het regenwater van het dak, afvoer naar het oppervlaktewater, installatie van een infiltratiesysteem, enz.).

Sommige reclamanten, waaronder de Stad Brussel, hebben vragen bij de infiltratiecapaciteit van de bodems (hoe kan die worden beoordeeld zonder de aard van de bodem te kennen, in sommige bodems is geen correcte infiltratie mogelijk, enz.).

Sommige reclamanten, waaronder LB, vragen om nog duidelijker te formuleren dat lozing in het riool een laatste redmiddel moet zijn en/of dat er een maximaal % van lozing in het riool moet worden vastgesteld.

§ 2. Het regenwater dat wordt opgevangen door alle daken van een bouwwerk wordt naar een recuperatietank geleid met een omvang in functie van de behoeften van de gebruikers van het gebouw.

Deze tank is aangesloten op minstens een dienstkraan en een wc.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Ukkel, zijn van mening dat er een tegenstrijdigheid is tussen de verplichting inzake GRB en de verplichting inzake een regentank voor al het regenwater dat afvloeit van de daken (vooral als de regentank alleen moet worden aangesloten op een kraan en een wc).

Ze benadrukken dat de afmetingen van de tank niet enkel op basis van de behoeften van de gebruikers moeten worden bepaald, maar ook op basis van de mogelijke instroom (bv. de oppervlakte van de aangesloten daken, helling) en andere parameters die de recuperatiecapaciteit beïnvloeden (de aanwezigheid van groendaken zal de toevoer aan water beperken, overstromingsgebied).

Sommige reclamanten, onder meer de Milieu Commissie Brussel en Omgeving en de gemeenten Ganshoren, Jette, Sint-Gillis, Ukkel en Brussel, vragen om een becijferde doelstelling in termen van tankvolume (afhankelijk van de gerenoveerde/gebouwde oppervlakte, het aantal woningen, enz.) vast te stellen.

De Commissie vraagt om alle wc's op de tank aan te sluiten.

5.3. HOOFDSTUK 3: DICHTHEID, SITUERING EN BOUWPROFIELEN

5.3.1. Afdeling 1: gemeenschappelijke bepalingen

Tal van reclamanten zijn van mening dat het gebrek aan precieze regels in het ontwerp van GSV aanzet tot grondspeculatie. Het bouwprofiel van de bouwwerken (hoogte, grondinname) is 'vergrendeld' door de huidige GSV, wat de speculatie beperkt: de eigenaar van een stuk grond weet hoeveel vierkante meter er maximaal op gebouwd mag worden, en dus wat de marktwaarde van deze grond is, die natuurlijk ook afhangt van de locatie en de functies die er zijn toegestaan (kantoren of woningen zullen winstgevender zijn dan een logistieke opslagplaats). In een heel aantal gevallen stelt het ontwerp van GSV geen limiet aan de hoogte van de gebouwen: de eigenaars en ontwikkelaars zouden dus worden aangemoedigd om te speculeren op de mogelijkheid van een zeer grote toename van het aantal vierkante meter waarop op bepaalde percelen kan worden gebouwd, en dus van hun waarde.

BRAL vraagt, samen met andere verenigingen die een gezamenlijke analyse hebben ondertekend, dat er doeltreffende controle- en reguleringsmechanismen (systeem voor het opeisen van de meerwaarden, bindend mechanisme voor het huurprijsrooster) worden ingevoerd voordat de GSV wordt gewijzigd en dat tegelijkertijd de meerwaarden die worden opgeëist op de speculatieve projecten, worden aangewend om het aantal sociale woningen aanzienlijk te verhogen en de biodiversiteit te herstructureren.

Sommige reclamanten maken zich zorgen over de stijging van de grondprijzen en de vastgoedkosten als gevolg van dit wettelijk schaars maken van de bebouwbare oppervlakte die door dit hoofdstuk wordt toegestaan (art. 9 tot 12).

Artikel 8 – Dichtheid

Elk project vertoont een evenwichtige dichtheid.

Veel reclamanten vragen hoe de kwestie van de dichtheid kan worden 'geobjectiveerd' om te voorkomen dat de ene administratie andere gedragslijnen hanteert dan de andere.

Sommige gemeenten vrezen dat het vaststellen van ambities, hoe lovenswaardig ook, zonder precieze evaluatiecriteria zal leiden tot onvoorspelbaarheid en subjectiviteit in de beoordeling van projecten door de overheden. Ze benadrukken het risico van rechtsonzekerheid en oneerlijkheid. Dit artikel is opnieuw geen regel, maar vormt eerder een reeks doelstellingen die waarschijnlijk zullen leiden tot een groot aantal beroepsprocedures. Voortdurende opleiding om het personeel te motiveren op het vlak van goede plaatselijke aanleg en een versterking van het personeelsbestand zullen onontbeerlijk zijn.

Er wordt niets geschreven over de noodzaak om ervoor te zorgen dat de verdichte gebieden toegankelijk blijven voor de voetgangers (en de actieve gebruikers), wat een belangrijk punt is om langere trajecttijden te vermijden. Perspective zou een verslag publiceren naar aanleiding van zijn themajaar gewijd aan dichtheid.

Sommige reclamanten, waaronder gemeenten, steunen het advies van de expertencommissie, die aanbeveelt om een cartografie in de vorm van een dynamisch geografisch informatiesysteem (GIS) te maken van de bestaande dichtheid en de verschillende kwaliteitscriteria, die online beschikbaar zou kunnen worden gesteld. Dit zou het mogelijk maken om de toestand van een project te objectiveren ten opzichte van een bestaande toestand.

Tal van reclamanten vragen zich af hoe dit artikel kan worden beoordeeld op basis van tools die nog niet bestaan (overgangsmaatregel?) en stellen voor om de uitvoering ervan vergezeld te laten gaan van tools voor monitoring en follow-up (hoeveelheid en soorten woningen die worden gecreëerd door renovatie, reconversie, nieuwbouw, kaart, GIS).

Sommige reclamanten zijn van mening dat, aangezien de GSV normen vaststelt op perceelsniveau, dit artikel niet thuishoort in deze verordening, maar wel in een BBP, aangezien de dichtheid wordt beoordeeld op basis van criteria die verder gaan dan het perceel.

De Stad Brussel wijst ook op het probleem van de dichtheid die afhangt van enerzijds de bestaande en geplande mate van toegankelijkheid van het terrein en anderzijds van de beschikbaarheid of totstandbrenging van voorzieningen van openbaar belang en openbare diensten. Het is immers paradoxaal, in termen van ontwikkelingschronologie, om systematisch het vooraf bestaan te eisen van toegangsinfrastructuren en voorzieningen waarvan de noodzaak door een concreet project zou worden gegenereerd. De Stad vraagt zich ook af of deze multicriteria-beoordeling van de aanvaardbare dichtheid niet moet worden beperkt tot projecten van een zekere omvang, zoals die waarvoor een effectenrapport of effectenstudie moet worden opgesteld, waarin reeds een mobiliteitsanalyse, een contextualisering van de wijk, enz. is bijeengebracht. Voorts zijn duidelijke richtsnoeren inzake dichtheid, hoogte en diepte van de bouwwerken noodzakelijk om financiële speculatie door particuliere projectontwikkelaars te vermijden.

De GMC vraagt om toe te voegen: " In verdichte gebieden verzekeren van de doorlaatbaarheid voor actieve gebruikers."

*De Commissie heeft opgemerkt dat er niet langer sprake is van bebouwingsdichtheid of bezettings- of gebruiksdichtheid, maar wel van een **evenwichtige dichtheid**, die op basis van een reeks criteria moet worden beoordeeld: dichtheid van de omringende context, de aanwezigheid van voorzieningen, de aanwezigheid of nabijheid van openbaar toegankelijke groene ruimten, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de door het ontwerp voorgestelde mobiliteitskeuzes.*

Zij stelt het op prijs dat deze criteria, die beantwoorden aan het project van de nabije stad, aanwezig zijn. Dit doet ook de vraag rijzen naar de impact op de kosten van de grond.

Zij is van mening dat voor grote projecten (minstens een gevel van 20 meter volgens de ontwerp tekst) de kwestie van de dichtheid, evenals van de bouwprofielen, tijdens de ontwerpvergaderingen aan bod moeten komen.

De Commissie steunt het voorstel van de opstelling van een indicatieve objectiveringsnota van deze dichtheid door Perspective als dit de vergunningsaanvraagprocedure kan versnellen.

Ze pleit voor een dichtheidskaart gekoppeld aan het GPDO en de armoedekaart.

De Commissie is van mening dat de regel te onnauwkeurig is ("evenwichtige dichtheid") en dat het essentieel is om kaarten op te stellen van de bestaande en toegestane dichtheden, op basis van de relevante criteria die in dit artikel worden genoemd. Een andere optie zou zijn om het toekomstige GBP aan te vullen met indicaties van dichtheden per huizenblok, zoals wordt gedaan in een groot aantal regulerende bestemmingsplannen in andere Europese landen.

Ze vraagt om de kwestie van de ontlichting niet over het hoofd te zien, vooral niet in de centrale wijken. Er moet rekening worden gehouden met de stedelijke intensiteit, niet alleen fysiek, maar ook qua gebruiksvormen, en er is nood aan een strategie per wijk in plaats van ad-hocmaatregelen.

Kwestie van de torens

De Commissie stelt vast dat de Regering, zoals aanbevolen in het MER in de vorige versie van de GSV, de kwestie van de torens niet in het nieuwe ontwerp van GSV heeft opgenomen.

De Commissie verzoekt om een betere objectivering van de criteria die worden gebruikt om te bepalen of een torenproject al dan niet een afwijking vormt.

De Commissie benadrukt dus nogmaals haar bezorgdheid over het ontbreken van basisregels voor dergelijke projecten en stelt voor dat de Regering een globale visie over deze kwestie uitwerkt vanuit een territoriale benadering, waarin ook de kwesties van de programmering, de functiegemengdheid en de gemeenschapsvoorzieningen worden opgenomen.

De hoogteatlas moet worden bijgewerkt en de erfgoedwaardigheden van uitzicht op bepaalde monumenten of vanaf bepaalde uitkijkpunten moeten worden vastgelegd in referentiekaarten.

De Commissie wijst erop dat naast de dichtheid ook rekening moet worden gehouden met de grondinname.

Artikel 9 – Maximale grondinname

De grondinname van de bouwwerken, ook ondergronds, bedraagt niet meer dan 70% van de oppervlakte van het terrein.

Sommige reclamanten, waaronder gemeenten, vragen om een definitie van de manier waarop de grondinname van de bouwwerken wordt gemeten en wijzen erop dat het bebouwingspercentage van een perceel wordt beïnvloed door de configuratie (mandeligheid, grootte, of al dan niet langwerpige perceel, enz.) en/of het type omliggende bouwwerken, en vragen om hiermee rekening te houden.

Sommige reclamanten vragen om de terrassen en toegangswegen mee te nemen in de berekening van de grondinname, omdat deze installaties de grond ondoorlatend maken.

Reclamanten zijn van mening dat dit artikel zal leiden tot een stijging van de grond- en vastgoedprijzen (met name gezien de regel van 75% van de huidige GSV <> 70% in het huidige ontwerp).

ILB wijst erop dat Leefmilieu Brussel een tool heeft ontwikkeld om te helpen bij het kiezen van de beste locatie voor een bouwwerk en dat, zonder bindende wetgeving, dit alles wellicht bij een mooie intentie zal blijven.

Veel reclamanten denken dat dit artikel niet kan worden toegepast op hoekterreinen en vragen dat er voor die percelen en voor de percelen van geringe diepte een uitzondering zou worden gemaakt.

Het meerjarig investeringsplan van de MIVB (2019-2028) voorziet in grote projecten voor opslagplaatsen, werkplaatsen en gebouwen van de MIVB. Het gaat met name om een metroremise voor de lijnen 2 en 6, de afronding van de tramstelplaats Marconi, een tramstelplaats op de Heizel, inrichtingen voor een busstelplaats, de afronding van het onderhoudscentrum in Haren. Als de beperking van de grondinname van de bouwwerken tot 70% van de oppervlakte van het terrein wordt toegepast op de installaties voor de openbare diensten, zou dit leiden tot een grotere behoefte aan grond voor de bovengenoemde projecten, hogere aankoopkosten en/of het afzien van bepaalde andere concurrerende vormen van gebruik. De Commissie stelt voor een stimulans voor demineralisatie en waterterugwinning te behouden, maar daarbij rekening te houden met technische beperkingen.

De Commissie is van mening dat het verzoek van de MIVB gerechtvaardigd is en vraagt om te voorzien in een uitzondering voor voorzieningen van openbare dienst.

5.3.2. Afdeling 2: Mandelige bouwwerken

Artikel 10 – Plaatsing

Veel reclamanten vinden de criteria in het artikel te vaag en een bron van willekeur. Ze vragen wie er zal beslissen over de vraag of het al dan niet mogelijk is van de regel af te wijken op basis van de criteria, en hoe dat zal gebeuren.

Perspective vraagt hoe deze regels zich verhouden tot de minimale proporties van de open ruimten (cumulatief?).

Opnieuw stelt de Commissie het gebrek aan duidelijkheid in de GSV vast. Er zijn problemen met de overeenstemming tussen de verschillende artikelen van de GSV. Het is niet aanvaardbaar om verschillende artikelen op verschillende plaatsen te moeten combineren om te begrijpen hoe de regel van toepassing is.

§ 1. Langs de zijde van de weg wordt het bouwwerk geplaatst op de rooilijn of, in voorkomend geval, op de bouwlijn.

Boven een breedte van 6 m in verhouding tot de mandelige grens kan de plaatsing van het bouwwerk echter afwijken van de rooilijn of, in voorkomend geval, de bouwlijn (...).

Sommige reclamanten, onder meer gemeenten, vragen om verduidelijking over de vraag of de afwijking ook mag gebeuren in de richting van de weg/achteruitbouwstrook of enkel mogelijk is in de richting van het binnenterrein van het huizenblok en willen weten of de opgesomde criteria cumulatief zijn.

Sommige reclamanten verzetten zich tegen de mogelijkheid om afwijkingen boven een breedte van 6 m toe te staan om de algemene samenhang van de bebouwing niet te ondermijnen en de structuur van de rooilijnen niet te verbreken.

Andere reclamanten vragen om criteria toe te voegen in geval van een afwijking boven een breedte van 6 m: de schaduw die wordt geworpen op de andere bouwwerken en klimaat-/energieoverwegingen zoals de bezonning.

§ 2. Een nieuw bouwwerk op het binnenterrein van een huizenblok mag enkel worden toegestaan als de plaatselijke omstandigheden dat toelaten.

In dat geval wordt de plaatsing ervan bepaald op basis van de volgende criteria:

- de plaatsing van de naastliggende bouwwerken, hun bouwprofiel en het bouwprofiel van het geplande bouwwerk;
- de afmetingen van de private open ruimte;
- de hoeveelheid zonlicht op de naburige terreinen;
- het behoud van de kwaliteiten, met name qua begroeiing en bodems, van de private open ruimte.

Elk nieuw bouwwerk op het binnenterrein van een huizenblok dat geheel of gedeeltelijk voor huisvesting en/of kantoren is bestemd, moet zich op een minimale afstand van 20 m van de achtergevel van het bouwwerk aan de straat bevinden.

Deze afstand kan tot 10 m worden teruggebracht als de handelingen en werken bedoeld zijn om een nieuwe woning onder te brengen in een bestaand bouwwerk.

Reclamanten vragen om tegelijkertijd rekening te houden met het GBP voor de kantoorbestemming: bepaalde handelingen en werken in bepaalde gebieden mogen het binnenterrein van het huizenblok niet aantasten.

De gemeente Elsene verbaast zich over deze mogelijkheid, aangezien er geen definitie is van "**binnenterrein van een huizenblok**". Het gaat om een echte uitnodiging om te bouwen op het binnenterrein van een huizenblok.

"20 m van de achtergevel van het bouwwerk aan de straat". En ten opzichte van de andere gevels? Waarom 10 m wanneer dat betrekking heeft op huisvesting?

De GSV bepaalde het bebouwbare gedeelte en het gebied dat overeenstemt met een binnenterrein van het huizenblok, wat trouwens overeenstemt met de definitie in het GBP: "**Binnenterrein van een huizenblok: ruimte achter de bouwdiepte zoals die is bepaald bij bijzonder bestemmingsplan of bij ontstentenis daarvan, bij gewestelijke of gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.**" Zal die definitie worden gewijzigd? Ze is belangrijk voor de toepassing van het GBP in verband met de toegestane bestemmingen.

Sommige gemeenten merken op dat een nieuw bouwwerk binnen een binnenterrein van een huizenblok in strijd is met voorschrift 0.6 van het GBP en daarom niet kan worden toegestaan. Ze verzoeken om het behoud van het verbod op bouwwerken op binnenterreinen van een huizenblok en de primaire bedoeling ervan, namelijk te worden aangelegd als gebied van koeren en tuinen, zoals bepaald in algemene voorschrift 0.6 van

het Gewestelijk Bestemmingsplan. Het definiëren van een regelgevend kader voor dit soort bouwwerken komt neer op het 'toelaatbaar' maken ervan.

Reclamanten vragen om deze mogelijkheid aan te passen aan de bestaande dichtheid van de wijk/grootte van het huizenblok/ondoorlaatbaarheid van het binnenterrein van het huizenblok.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe stelt voor om toe te voegen dat in het geval van een project voor het bebouwen van een braakliggend perceel tussen bebouwde percelen in teneinde het binnenterrein van een huizenblok volledig te sluiten, moet worden geëist dat het blok niet volledig wordt gesloten, maar dat een doortocht/gang wordt overgelaten voor de wilde fauna.

Sommige reclamanten, waaronder LB, Perspective en de gemeente Sint-Gilles, zetten vraagtekens bij het feit dat deze bepaling alleen van toepassing is op woningen/kantoren en niet op de andere functies (zijn die onderworpen aan beperkingen?) en bij de gevolgen van deze gedifferentieerde stedenbouwkundige behandeling voor de bestemmingswijzigingen die in het GBP moeten worden aangebracht.

Sommige reclamanten, waaronder LB en de gemeenten Elsene, Vorst en Sint-Lambrechts-Woluwe, vragen om de mogelijkheid om de afstand te verkleinen tot 10 m voor de bestaande bouwwerken te schrappen/te onderwerpen aan bewoonbaarheidscriteria of aan een oppervlakte private open ruimte.

Veel reclamanten vragen om verduidelijking over de afstanden van 20 m en 10 m: hoe worden de afstanden gemeten (met of zonder balkons en terrassen)? Hoe moet deze paragraaf worden toegepast in het geval van bouwwerken op het binnenterrein van een huizenblok, die vastzitten aan de andere bebouwing? Wat is het reconversiepotentieel van een bestaand volume achteraan op minder van 10 m van de bebouwde volumes aan de straatkant (zo zijn er veel in de stad)?

De Commissie stelt vast dat er een probleem is met de verenigbaarheid met het GBP, dat slechts bij uitzondering bouwwerken op een binnenterrein van een huizenblok toestaat en dat de functies beperkt.

Het is cruciaal om tuinen te behouden, maar het moet mogelijk zijn om kleine bijgebouwen (maximaal 12 m²) bij grote gebouwen te behouden. In tegenstelling tot wat veel projectontwikkelaars verkeerd interpreteren, zijn de bestaande m² geen verworven rechten in het geval van een verandering van de bestemming en moeten ze opnieuw ter discussie kunnen worden gesteld naar aanleiding van de projecten. Zo zou bijvoorbeeld het ombouwen van een opslagplaats op een binnenterrein van een huizenblok tot huisvesting geen verworven recht mogen zijn. De sloop van een opslagplaats aangrijpen om groene ruimten te creëren zou een unieke kans zijn op plaatsen met een tekort aan groen. Groene ruimten zouden een prioritaire doelstelling moeten zijn, liever dan bouwen op een binnenterrein van een huizenblok.

Wat de criteria betreft, moet niet alleen rekening worden gehouden met het perceel, maar ook met het huizenblok als geheel, en moet worden aangetoond dat het project de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van het huizenblok niet aantast. Alleen projecten in zeer grote huizenblokken kunnen worden overwogen, en dan wel als echte stedenbouwkundige compositie. Het gaat om een herdefiniëring van de stadsvormen die verder gaat dan een eenvoudig project.

Wat nieuwe bouwwerken op het binnenterrein van een huizenblok betreft, is het voorbeeld op p. 81 van het ontwerp bijzonder ongelukkig, omdat het suggereert dat dit bouwwerk een verworven recht zou zijn, terwijl de configuratie van dit dichte bouwblok het verdient om vergroend te worden.

De Commissie is het eens met de reclamanten over de kwestie van de 10 m voor de bestaande bouwwerken en vraagt om deze beperking tot 10 m te schrappen.

Ze vindt ook dat dezelfde regels niet kunnen worden toegepast op bouwwerken op een hoek.

Artikel 11 – Diepte

De gemeente Elsene vraagt wat de dieptelimiet is, wat de maximale grondinname is en wanneer het project als afwijkend moet worden beschouwd.

De gemeente Schaarbeek stelt vast dat de bouwwerken dus het diepste gebouw kunnen overschrijden. Dit houdt het risico in van een impact op de naburige bouwwerken wat betreft volume en belichting, en kan aanzetten tot een sterkere vermeerdering van de bouwdieptes. Het is belangrijk om te voorkomen dat het diepste mandelige profiel wordt overschreden.

§ 1.

Sommige reclamanten vragen om verduidelijking van de tekst met betrekking tot de inachtneming van balkons, erkers en andere elementen in de berekening van de diepte (aan de voor- en achtergevel) en stellen voor om de balkons en uitsteeksels uit te sluiten van de berekening (met name om het bruikbare vloeroppervlak niet te verminderen), omdat anders het risico bestaat dat projectbeheerders er niet meer in voorzien en dat er nog meer gevels zonder reliëf zouden worden gebouwd.

Tal van reclamanten hebben bezwaar tegen de limiet van 17 m, onder meer om de volgende redenen:

- Veel van de bestaande bouwwerken overschrijden de dieptelimiet van 17 m, alle uitbreidingsaanvragen voor deze bouwwerken moeten bijgevolg worden onderworpen aan een afwijking.
- Dit maakt het moeilijk om renovaties met een sociaal doel tot stand te brengen.
- Dit kan moeilijk worden nageleefd in gebouwen met een centrale kern.
- Dit zal een impact hebben op de kostprijs van huisvesting.
- Dit is te hoog, onder meer in het licht van de doelstellingen van behoud van de binnenterreinen van huizenblokken.

Vragende partijen, waaronder de gemeenten Ukkel, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek en Sint-Gillis, vragen om strenger op te treden met betrekking tot de mogelijkheid om de naburige bouwwerken te overschrijden/niet af te stappen van de beschermende regels van de huidige GSV (artikel 4), in het licht van de impact op tuingebieden en gebieden in volle grond, met een mogelijk 'domino-effect', effecten op het vlak van bezonning, enz.).

De Commissie merkt op dat het MER onvolledig is: het beoordeelt niet het verschil met de huidige regel (p. 345-346 van het MER). Bovendien is de grafische weergave van de toepassing van de nieuwe regels niet correct.

Ze wijst er nogmaals op dat de analyse per perceel wordt uitgevoerd en niet per blok. Ze dringt erop aan dat de verordening stedelijk moet zijn en niet alleen architecturaal. De visie moet globaal zijn, er moet rekening worden gehouden met wat zich in de omgeving bevindt. Ze vraagt om een paragraaf toe te voegen over de strategie voor de binnenterreinen van huizenblokken.

Ze vraagt om de formulering van de huidige regel te behouden voor de diepte van het bouwwerk, die de diepte van de naburige huizen op elke verdieping moet respecteren, en niet alleen op de benedenverdieping. Ze stelt voor om het begrip 'capabel volume' te gebruiken (zie hoger).

Artikel 12 – Maximale grondinname

Sommige gemeenten vragen of de diepte van 37 m die in dit artikel wordt genoemd, gebaseerd is op de gemiddelde grootte van een bebouwd huizenblok en vragen een motivering voor deze keuze.

Sommige reclamanten maken zich zorgen over de stijging van de grondprijzen en de vastgoedkosten als gevolg van dit wettelijk schaars maken van de bebouwbare oppervlakte.

Sommige reclamanten plaatsen vraagtekens bij de opgelegde regel boven een diepte van 37 m met betrekking tot de haalbaarheid van grote industrieterreinen in GSI, gebieden voor havenactiviteiten en vervoer, OGSO of gemengde gebieden, waarvoor in uitzonderingen moet worden voorzien.

De gemeenten Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe wijzen erop dat deze bepaling opnieuw bouwwerken op een binnenterrein van een huizenblok toestaat, wat in strijd is met de huidige instructies van Urban.

De gemeente Koekelberg wijst erop dat het gebruik van de begrippen 'afstand' en 'oppervlakte' betekent dat de gemeentelijke diensten meer verificaties zullen moeten verrichten.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Ukkel en Brussel, wijzen erop dat dit artikel hetzelfde is als artikelen 24 en 30 van titel 1, wat tot verwarring leidt.

De Commissie is van mening dat de artikelen 24 en 30 van titel I volstaan.

Artikel 13 – Hoogte

§ 1. De in lid 2, 2° bedoelde hoogte mag evenwel worden overschreden om een bijkomende verdieping te bouwen. In dat geval mag de hoogte van het bouwwerk de hoogte van het hoogste bouwwerk met niet meer dan 3,50 m overschrijden en ligt de verdieping minstens 3 m naar achter ten opzichte van de voor- en achtergevel van het bouwwerk.

Sommige gemeenten menen dat een verhoging van het hoogste profiel met maximaal 3,50 m niet wenselijk is, zelfs niet bij achteruitbouw. Dit houdt het risico in op een gevoelige wijziging van het stedelijke kader van Brussel. De nieuwe regels zullen, doordat ze te soepel zijn, hoogbouw aanmoedigen.

De gemeente Vorst stelt voor om de GCHEWS te gebruiken als beoordelingscriterium voor vragen over situering en bouwprofiel.

De KCML merkt op dat, ondanks de doelstelling om het erfgoed te valoriseren, dit artikel geen rekening houdt met de landschappelijke dimensie van het erfgoed en de weg vrijmaakt voor hogere bouwwerken (van 3 m tot 6 m) die schade zullen toebrengen aan mooie rooilijnen en, op grotere afstand, aan het stadslandschap en/of belangrijke uitzichten. Zij verzoekt dit voorstel te schrappen.

De Commissie is van mening dat de extra hoogte van 3,50 m kan worden toegestaan op voorwaarde dat deze geen afbreuk doet aan de stedelijke en erfgoedkwaliteiten van de straat. Ze benadrukt de noodzaak om de landschappelijke en stedelijke uitzichten te respecteren. In de mate van het mogelijke zou de extra hoogte niet zichtbaar mogen zijn vanaf de straat.

De Commissie steunt het verzoek van de gemeente Elsene om rekening te houden met de hellingen van de wegen.

De gemeente Elsene merkt op dat het begrip 'helling van de weg' uit het ontwerp is verdwenen, hoewel het een betere aansluiting tussen naburige bouwprofielen mogelijk maakte.

Ze vraagt of de 3,50 m overschreden kan worden voor de extra verdieping. Ze is van mening dat dit artikel te vaag is en altijd voer zal zijn voor interpretatie en discussie tussen de administratie en de advocaat. Hoe zit het met de afwijkingen?

De onzekerheden die ontstaan door het ontbreken van normen die de hoogte van de bouwwerken beperken, zullen waarschijnlijk de kostprijs van de grond verhogen, speculatie aanmoedigen en rechtsonzekerheid creëren voor investeerders. Deze nadelen moeten worden verholpen en dit kenmerk van de bouwwerken moet worden gereguleerd, met het oog op een goede stadsontwikkeling.

De gemeente Koekelberg wijst op de complexiteit van dit artikel, dat aanvullende afbeeldingen vereist om de tekst te begrijpen. Een opleiding voor de diensten stedenbouw is cruciaal om een gemeenschappelijke interpretatie bij alle vergunningverlenende autoriteiten te waarborgen.

Veel gemeenten zijn van mening dat deze regels zullen leiden tot een enorm gekunstelde en disharmonieuze volumes en dat bepaalde begrippen voor interpretatie vatbaar zullen zijn (harmonieuze aansluiting, breedte van de open ruimte, typo-morfologische eenheid).

§ 2. Boven de in het eerste lid bedoelde breedte van 6 m wordt de hoogte van het bouwwerk aan de straat bepaald aan de hand van de volgende criteria:

- de hoogte van de omringende bouwwerken;
- de breedte van de open ruimte voor het bouwwerk;
- de typo-morfologische eenheid waarin het project zich bevindt;
- de positie van het bouwwerk in het stadsbeeld;
- de opwaardering van het omliggende erfgoed.

Een reclamant wijst op het risico om onbepaald hoog te gaan en ook om de aankoop van verschillende aangrenzende percelen te stimuleren om de 12 m + x m te bereiken die nodig is om het 'centrale' deel van het nieuwe project op te hogen. Hij vreest dat dit zal leiden tot speculatie en een ongerechtvaardigde stijging van de vastgoedprijzen. De enige criteria die kunnen worden ingezet, worden overgelaten aan de interpretatie van de gemeentelijke of gewestelijke ambtenaar, die zal moeten rechtvaardigen waarom niet aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Hij is van mening dat deze paragraaf, in zijn huidige vorm, hier niet op zijn plaats is omdat hij de maximale hoogte van een breed mandelig bouwwerk niet regelt. Boven deze 6 m aan weerszijden volstaan de vijf criteria niet om "de hoogte van het gebouw in kwestie te laten aansluiten bij die van de omringende gebouwen, de beschikbare ruimte binnen de openbare ruimte en de algemene morfologie" (RIE, p. 354).

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Etterbeek, Elsene, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Gillis, Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe, zijn van mening dat de criteria voor het bepalen van de hoogte van een bouwwerk boven 6 meter te vaag zijn/verzoeken dat er een becijferde limiet wordt aangegeven.

Brupartners vreest dat de toegestane hoogten van de verdiepingen en de bepaling dat een gebouw niet hoger mag zijn dan het hoogste bestaande pand en niet meer dan 6 meter hoger dan het laagste bestaande pand, ertoe zullen leiden dat de capabele bouwprofielen van de verdiepingen zullen worden verminderd of dat sommige bouwwerken zelfs een verdieping zullen verliezen.

De gemeente Anderlecht merkt op dat de GSV de mogelijkheid biedt om, zonder afwijking, de naburige bouwwerken te overschrijden met één verdieping die naar achteren ligt. Ze vraagt om deze bepaling te schrappen omdat deze manier van bouwen:

- geen enkele integratie in het stedelijk weefsel waarborgt;
- de stedelijke dichtheid verhoogt.

§ 3.

Reclamanten, waaronder de gemeenten Vorst en Jette, betreuren het dat het ontwerp van GSV de binnenterreinen van huizenblokken niet beter beschermt en hun bebouwbaarheid niet ter discussie stelt.

De Commissie is van mening dat de hoogte afhangt van de functies en de locatie in kwestie. Zij is het eens met de reclamanten die om meer verduidelijking vragen over de toegestane hoogtes.

In vergelijking met de huidige tekst wordt in het ontwerp voorgesteld voor om een overschrijding met 6 m van het laagste bouwwerk toe te staan (3 m in de huidige tekst). In het MER wordt aangevoerd dat het beter zou zijn om 3 m te handhaven wanneer het hoogteverschil slechts iets groter is dan 6 m. De Commissie deelt dit principe. De Commissie wijst er ook op dat de figuren op pagina's 354 en 355 van het MER niet op schaal zijn, en zelfs niet correct zijn: figuur 154 geeft een overschrijding van max. 6 m aan, terwijl het slechts om een deel van een dak gaat. De toepassing van de regel 6 m zou in dat geval minstens 1 extra verdieping toestaan.

Om een harmonieuze aansluiting tussen de mandelige gebouwen te garanderen, stelt de Commissie voor om als regel een maximale toename met 50% van het verschil tussen het laagste en het hoogste huis vast te stellen. Dit zou een integratiegradiënt creëren.

De Commissie stelt anderzijds vast dat de regels met betrekking tot de burens slechts van toepassing zijn over een afstand van 6 m, wat tot absurde situaties leidt, zoals blijkt uit het voorbeeld van het MER (p. 355): voor een bouwwerk van +/- 18 m worden de "aansluitingen" met de naburige gebouwen over een afstand van 6 m gemaakt, terwijl het centrale deel van 6 m geen hoogtebeperkingen meer heeft, wat leidt tot een resultaat dat in strijd is met de beginselen die op p. 357 worden vermeld: "de bepalingen van deze artikelen streven hoofdzakelijk een doelstelling van esthetiek van de bouwlijnen en harmonie van het stadslandschap na." De tekst bepaalt wel degelijk dat in dit geval het criterium "de hoogte van de omringende bouwwerken" moet zijn, maar het geïllustreerde voorbeeld is in tegenspraak met dit principe.

Bovendien wordt in de voorbeelden van axonometrie in de tekst van het ontwerp zelf (p. 87) geen melding gemaakt van deze mogelijkheid, wat laat uitschijnen dat deze niet van toepassing is, in tegenstelling tot wat in het MER wordt getoond.

Tot slot laten deze axonometrieën zien dat de ophoging met 6 m eventueel van toepassing kan zijn op het hoofdgebouw, maar dat ze waarschijnlijk zal leiden tot een aanzienlijk verlies aan zonlicht voor de bijgebouwen. De bepalingen van de huidige RSV (max. 3 m) zouden meer moeten worden ingevoerd voor de andere delen dan het hoofdgebouw. We mogen niet vergeten dat zodra een regel is vastgelegd in een verordening, die voor veel ontwikkelaars 'een minimum aan verworven recht' wordt.

5.3.3. Afdeling 3: Vrijstaande bouwwerken

Artikel 14 - Ligging en hoogte

Tal van reclamanten, waaronder gemeenten, stellen vast dat het begrip "passende afstand" vatbaar is voor interpretatie en vragen daarom om deze afstand te kwantificeren (bv. 3 m). Ze betreuren het vage en willekeurige karakter van dit artikel (wie beoordeelt dit? op welke manier? hoe weet men of er sprake is van een afwijking? hoe wordt dit gemotiveerd?) en het schrappen van de verwijzing naar de gemiddelde hoogte van omringende bouwwerken in de huidige GSV.

Ze vrezen dat dit artikel de mogelijkheid voor hoogbouw laat bestaan en speculatieve praktijken aanmoedigt.

Een aantal reclamanten, waaronder LB en de gemeente Elsene, zijn verbaasd over het criterium met betrekking tot het bouwprofiel van het geplande bouwwerk: dit is niet zinvol als criterium voor de locatie en de hoogte van het bouwwerk, gezien het feit dat dit net het voorwerp van de aanvraag uitmaakt.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Ukkel, zijn van mening dat er onvoldoende gelijkheid bestaat tussen het vrijstaande bouwwerk, waarvan de hoogte niet nauwkeurig is bepaald, en het blok rijwoningen dat zich er tegenover kan bevinden en waarvoor daarentegen wel nauwkeurige hoogtebeperkingen gelden.

Perspective vraagt om specifiek te zijn over de minimale kwaliteiten van de bodem (= bouwen op verontreinigde bodem) en de lucht nauwkeuriger te beschrijven.

De gemeente Oudergem ziet het nut van dit artikel niet in en vraagt om het te schrappen of te integreren in de artikelen 10 en 13 (met dezelfde titels) met vergelijkbare regels als degene die van toepassing zijn voor mandelige bouwwerken.

De Commissie is van mening dat het aantal vrijstaande bouwwerken moet worden verminderd.

Zelfs indien het criterium inzake typo-morfologische eenheid in de meeste gevallen geldig is, volstaat dit niet. De Commissie is van oordeel dat andere kwaliteitscriteria moeten worden ingevoerd en dat moet worden verwezen naar het GPDO.

Net als heel wat andere reclamanten, roept ze op om de huidige reglementering te handhaven totdat er een mechanisme voorhanden is om deze regels te ondersteunen, teneinde het risico op willekeur te vermijden.

Het 3e criterium (bouwprofiel van het geplande bouwwerk) moet ook worden geschrapt.

De Commissie vraagt de regering om een visie te ontwikkelen en te bepalen welke kwaliteit men wil bereiken. Het beginsel inzake harmonie moet behouden blijven.

Artikel 15 - Stille gevel

Elk nieuw bouwwerk met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1.000 m², dat geheel of gedeeltelijk wordt bestemd voor huisvesting en/of kantoren, moet beschikken over een stille gevel wanneer het gelegen is in een zone waar de akoestische omgeving (Lden) groter is dan of gelijk is aan 65 dB.

De gemeente Schaarbeek vraagt aandacht te besteden aan alle vormen van stedelijke geluidshinder en om een artikel in die zin op te nemen. Het opleggen van dergelijke nauwkeurige normen die moeilijk toe te passen, te meten en te controleren zijn, gaat echter te ver (zie de definitie van een stille gevel). Het verdient de voorkeur het gebruik van materialen en technieken op te leggen die voor een optimalisering van de akoestische sfeer zorgen.

Sommige gemeenten zijn van mening dat dit begrip onmogelijk te beoordelen is, vooral in de fase van het project. Dat maakt het dossier van de vergunningsaanvraag nog omslachtiger en brengt bijkomende kosten met zich mee.

De gemeente Elsene stelt voor een cartografie toe te voegen om de uitvoering van dit artikel te vergemakkelijken.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Schaarbeek, stellen voor om een resultaatsverbintenis op te leggen (via bouwtechnieken/inrichting/ materialen) in plaats van een middelenverbintenis.

De Commissie steunt de opmerkingen van de gemeenten.

5.4. HOOFDSTUK 4: BOUWSCHIL VAN DE BOUWWERKEN

De gemeente Elsene vraagt om schrijnwerkmaterialen te reglementeren.

Artikel 16 - Benedenverdieping

§ 1. Gevels die zichtbaar zijn vanuit de openbare open ruimte zijn zodanig samengesteld dat ze een positieve interactie tussen het gebouw en de openbare open ruimte tot stand brengen.

De gemeente Schaarbeek merkt op dat "een *positieve interactie tussen het gebouw en de openbare open ruimte*" een concept is dat niet los kan gezien worden van de gevoeligheid en het aanvoelen van ieder individu. Zij vreest dat het vaststellen van ambities, hoe lovenswaardig ook, zonder nauwkeurige evaluatiecriteria tot onvoorspelbaarheid en subjectiviteit zal leiden bij het beoordelen van de dossiers door de autoriteiten. Ze benadrukt dat dit een risico op rechtsonzekerheid en ongelijkheid inhoudt.

Sommige reclamanten vragen om de bepalingen af te stemmen op de zone waarin ze zich bevinden (woonwijk <> gemengde wijk, handelswijk enz.).

Een aantal reclamanten wijst op de vele verplichtingen die gelden voor benedenverdiepingen (toegang, trappenhuis naar de straat, bergruimte voor fietsen enz.), waaraan niet in één project kan worden voldaan, en dus op de complexiteit om ze aantrekkelijk te maken.

De BGHM benadrukt dat dit voorschrift voor de BGHM ondenkbaar is gezien de behoefte aan sociale woningen, PBM-woningen, woningen met toegang tot een tuin enz.

§ 2. Op de benedenverdieping bevat de straatgevel gevelopeningen die, met uitzondering van de garagepoort, minstens 30% van het oppervlak beslaan.

De aanleg van een toegang voor auto's aan de straatgevel is verboden wanneer deze gevel minder dan 8 m breed is.

Bepaalde gemeenten vragen om in §2 toe te lichten op welke basis het aantal van "8 m" werd vastgesteld, aangezien de gemiddelde breedte van een perceel in het BHG 6 m bedraagt, waarop een gebouw met achteruitbouwstroken en een garage kan worden opgetrokken. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de typologie van de gemeenten of de wijken, wat ongelijkheden schept. Bovendien maakt de bouw van een garage het openbaar domein vrij (zie de voorschriften in 'Good Move').

Zij vragen dit voorschrift te schrappen om de openbare ruimte vrij te maken van parkeren.

De gemeente Schaarbeek merkt op dat dit verbod de parkeerplaatsen buiten de openbare weg, eventueel ondergronds, in gevaar brengt, evenals de mogelijkheden voor het particulier opladen van elektrische voertuigen voor kleine gebouwen, garages voor bakfietsen enz.

De gemeente Evere is van mening dat een gevelbreedte van minder dan 8 m niet volstaat als rechtvaardiging om niet te voorzien in parkeergelegenheid voor auto's (en dus in parkeergelegenheid voor PBM) en deze terug te brengen naar het openbaar domein. Ze verzoekt om een duidelijke norm die 1:1 zo dicht mogelijk benadert.

Sommige reclamanten vragen om toe te lichten dat deze bepaling de toegang tot een fietsenparking niet verbiedt.

Een aantal reclamanten, waaronder de gemeente Ukkel, vraagt hoe het artikel moet worden toegepast op hoekgebouwen, waarvan de bouwschil vaak meer dan 8 m bedraagt, terwijl de configuratie van het perceel de mogelijkheid om te voorzien in een toegang voor auto's beperkt en het gevaarlijk is de garage te betreden en te verlaten wegens de vestiging op een kruispunt.

§3 De minimale vrije hoogte van de benedenverdieping tussen het vloer- en plafondniveau bedraagt 3,5 m. In het geval van een nieuw bouwwerk met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1.000 m² bedraagt deze minimale vrije hoogte 4 m.

De gemeente Elsene vraagt zich af hoe er rekening moet worden gehouden met de hellingsgraad van het terrein. Moet de meting niet worden uitgevoerd in het midden van de breedte van de gevel?

Zij is van mening dat de hoogte van 4 meter interessant is voor zover zij een functionele modulariteit van de benedenverdieping mogelijk maakt. Indien de wooneenheid zich echter op de benedenverdieping bevindt, mag de hoogte van 4 meter niet worden opgelegd.

Sommige reclamanten verzetten zich tegen de verplichte hoogte van 3,5 m voor alle benedenverdiepingen/4 m voor bouwwerken van meer dan 1.000 m² om redenen van technische haalbaarheid, bijkomende kosten en in het licht van de gevolgen voor de stedelijke integratie/het stedelijke landschap, met name ten aanzien van naastliggende bouwwerken en het bestaande stedelijke karakter.

Perspective wijst erop dat de hoogte van 4 m voor benedenverdiepingen van bouwwerken van meer dan 1.000 m² beperkend is, met name voor sociale woningen.

Sommige reclamanten vragen om deze bepaling te nuanceren in functie van de grondinname van de bouwwerken.

Een aantal reclamanten stelt de toepassing van dit artikel voor bestaande bouwwerken in vraag in het geval van renovatie, duplexen en achtergevels.

De Commissie is van mening dat een minimale vrije hoogte van 2,70 m voldoende is (huidige GSV).

Artikel 17 – Uitsprongen aan de straatgevel

De gemeente Anderlecht vraagt om bij deze voorschriften rekening te houden met de omvang van klimplanten, aangezien zij over een gemeentereglement voor "Tuintjes en gevels" beschikt.

Er zijn reclamanten die vragen om toe te lichten of uitsprongen worden meegerekend bij de grondinname van de bouwwerken (maximaal 17 m).

De gemeenten Ukkel, Elsene en Brussel vragen om dit artikel aan te passen aan de typologie van de weg.

§2: Talrijke reclamanten, waaronder LB en gemeenten, vragen om een minimale vrije hoogte in de openbare ruimte te bepalen en om het begrip 'benedenverdieping' te verduidelijken of een hoogte vast te stellen zoals in de huidige GSV.

Sommige reclamanten stellen zich vragen bij de beperking van de uitsprongen tot 1 m, in vergelijking met artikel 13 van titel 3, waarin wordt voorgeschreven dat buitenruimten ten minste 1,5 m diep moeten zijn: betekent dit dat balkons aan de straatkant gedeeltelijk moeten inspringen, of dat ze zich bij bestaande gebouwen alleen aan de achtergevel mogen bevinden?

De Commissie steunt de reclamanten.

Artikel 18 - Thermische isolatie van bestaande bouwwerken

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Anderlecht, Brussel en Jette, vragen om in dit artikel rekening te houden met de fauna die aan het gebouw gebonden is (verlies van holtes).

Bepaalde reclamanten stellen zich vragen bij de technische aspecten van de uitvoering van dit artikel: hoe kunnen (al dan niet publieke) voorzieningen worden geïntegreerd in een langs de buitenzijde geïsoleerde gevel? Hoe moeten de problemen inzake geveluitsteken van mandelige bouwwerken worden opgelost? Hoe kan de continuïteit van de kroonlijst met de naburige gevel worden beheerd?

Sommige gemeenten vragen om te verduidelijken dat isolatie die ingrijpt in de openbare ruimte, het beheer en onderhoud van voetpaden en technische installaties (inclusief nutsleidingen) mogelijk moet maken.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft vragen over de juridische aspecten van de uitvoering van dit artikel: voor de privatisering van het openbaar domein is een voorafgaande burgerlijke overeenkomst tussen de eigenaar van de straat (de gemeente/het gewest) en de aanvrager van de vergunning nodig, wat de uitvoerbaarheid van dit artikel nog ingewikkelder dreigt te maken.

Veel klagers vragen zich af hoe dit artikel kan worden verzoend met de EPB-vereisten (vooral wanneer de begane grond niet aan de straatgevel kan worden geïsoleerd, of in het licht van de strikte aard van het artikel).

LB is van mening dat de beperkingen voor isolatiewerkzaamheden aan de straatgevels van bestaande gebouwen te streng zijn in het licht van de Renoluation-strategie.

§1. De uitwendige thermische isolatie van een straatgevel en de bijbehorende nieuwe bekleding mogen uitsteken ten opzichte van de rooilijn, zelfs meer dan de in artikel 17 beoogde maatstaven, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: 1° er is een vrij voetpad van ten minste 2 m breed, dat tot 1,70 m mag worden teruggebracht als er een geïsoleerd obstakel is;

De gemeente Elsene merkt op dat dit artikel moeilijkheden oplevert voor gemeenteraden met betrekking tot het wijzigen van de rooilijn van de openbare wegen.

De gemeente Schaarbeek stelt vast dat deze isolatie onmogelijk is voor wegen met smalle voetpaden of voetpaden van minder dan 2 m.

Sommige reclamanten, waaronder de BGHM, vragen om het artikel te herzien en smallere voetpaden toe te staan, gezien de breedte van heel wat Brusselse voetpaden (1,5 m breed).

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe vraagt om de toepassing van dit artikel te beperken tot wegen die al in overeenstemming zijn met de nieuwe GSV en niet alleen tot een stuk voetpad met een breedte die in overeenstemming is, voor het betreffende gebouw.

§ 3: De op de thermische isolatie aangebrachte bekleding respecteert de architecturale en/of erfgoedidentiteit van het bestaande bouwwerk en is harmonieus geïntegreerd in de omringende context.

De Stad Brussel vraagt hoe de architecturale kwaliteiten van een goed met buitenisolatie gerespecteerd kunnen worden.

Sommige reclamanten, waaronder LB, hebben kritiek op de verplichting om de architecturale identiteit van het bouwwerk te respecteren wanneer het niet erkend is als een gebouw met een architecturaal of erfgoedkarakter van hoge kwaliteit, zoals in § 4 is bepaald.

LB stelt voor om in de plaats daarvan te zorgen voor een harmonieuze integratie in de omringende context.

Perspective vraagt om bepalingen over de duurzaamheid van de materialen, hun energieprestaties (actief/passief) en hun veiligheid (brandwerendheid in het bijzonder) toe te voegen.

§4: "De thermische isolatie van een straatgevel mag niet aan de buitenzijde worden aangebracht en mag de esthetiek van de bestaande gevel niet wijzigen indien deze gevel een architecturaal of erfgoedkarakter vertoont, met name wegens zijn samenstelling, zijn lijstwerkpatroon, zijn bijzondere typologie of zijn bekleding uit edele materialen."

De KCML wijst erop dat deze voorzorgsmaatregel een gedetailleerde beoordeling en dus een ad-hocopleiding vereist, die niet gegarandeerd is. Er moet niet alleen rekening worden gehouden met de afzonderlijke gevel waarop een project betrekking heeft, maar ook en vooral met de context waarin deze zich bevindt. Het is belangrijk dat de voorzorgsmaatregel op zo breed mogelijke schaal wordt uitgebreid teneinde rekening te houden met de omringende context en ervoor te zorgen dat de typologie van de gebouwen in Brussel niet wordt aangetast, wat de enfilade, de rooilijn, de straat en het bestaande stedelijke weefsel betreft, dat de uitstraling van Brussel en de rijkdom van zijn straten en wijken vormt.

De gemeente Anderlecht vraagt om te beslissen of de GSV boven de algemene rooilijnplannen staat en of mag worden afgeweken van de verplichte bouwlijn wanneer er een algemeen rooilijnplan is.

Wanneer thermische isolatie wordt aangebracht in de bestaande bouwwerken, vraagt ze ook om aandacht te besteden aan de fauna die in het gebouw aanwezig is, vooral tijdens de nestperiode.

De gemeente Sint-Gillis is van mening dat de beperkingen met betrekking tot de erfgoedkwaliteiten ontoereikend zijn en dat de extra isolatiedikte van de isolatie constant en omkaderd moet zijn.

Een reclamant wijst erop dat het vrijwel onmogelijk is om huizen en gebouwen te isoleren aan alle beschermde gevels of gevels die mogelijk beschermd zullen worden, omdat daarvoor een verbouwing van de buitengevel nodig is.

De Commissie is van oordeel dat de kwestie van de thermische isolatie moet worden uitgebreid naar andere vormen van isolatie, zoals akoestische isolatie.

De Commissie wijst erop dat heel wat straten in het oude centrum niet over voetpaden van 2 meter beschikken. Ze benadrukt dat derhalve het risico bestaat dat men over een regel beschikt die met twee maten en twee gewichten meet.

De Commissie is van mening dat het de voorkeur verdient de benedenverdiepingen voor de bestaande situatie te isoleren via de binnenruimte of binnen de grenzen van de rooilijn (ook al betekent dit 12 cm).

De Commissie acht het noodzakelijk te verduidelijken dat het "erfgoedkarakter" of "architecturale karakter" van hoge kwaliteit verwijst naar gebouwen die beschermd zijn, die op de bewaarijst staan of die zijn opgenomen in de voorlopige of wetenschappelijke inventaris, zonder gebouwen met een algemene waarde te vergeten.

Artikel 19 - Daken

§ 1. Platte daken voldoen aan de volgende voorwaarden: 1° daken met een oppervlakte van meer dan 20 m² worden vergroend en op een of meer van de volgende wijzen aangelegd:

- ze worden aangelegd als groendaken, met uitzondering van het recht van eventuele technische installaties en toegangszones naar de technische lokalen en hulpmiddelen;
- ze worden aangelegd als landschapsterras voor recreatieve en/of verblijfsdoeleinden; - ze zijn uitgerust met voorzieningen voor de productie van hernieuwbare energie;
- ze bieden ruimte voor hulpmiddelen voor landbouw- en/of tuinbouwproductie;

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Vorst, Sint-Gillis en Ukkel, vragen om het artikel uit te breiden naar daken met een geringe helling en daarvoor ook vergroening aan te moedigen.

Sommige gemeenten vragen aandacht voor de impact van terrassen die zijn aangelegd voor recreatieve of verblijfsdoeleinden. Deze mogen geen afbreuk doen aan de rust van het binnenblok en moeten beperkt uitzicht hebben op naburige eigendommen.

Perspective vraagt om te verduidelijken dat daken die gebruikt worden voor recreatieve en/of verblijfsdoeleinden toegankelijk moeten zijn voor iedereen of op zijn minst voor de bewoners van het gebouw.

Sommige reclamanten, waaronder LB, de EC, de gemeenten Brussel en Schaarbeek, vragen om de verschillende types aan te leggen groendaken te specificeren naargelang het geval (extensief, intensief, semi-extensief) / intensieve daken aan te moedigen / prestatieniveaus te definiëren.

LB verzoekt om de thermische en akoestische isolatie van deze daken te garanderen voordat ze worden vergroend, met name voor bestaande gebouwen die niet onder de EPB-vereisten vallen, en om prioriteit te geven aan verbeteringen.

Sommige reclamanten, waaronder de EC, maken zich zorgen over de kosten van een dergelijke verplichting en vragen om de economische gevolgen van de maatregel voor projecten te bestuderen.

De gemeente Schaarbeek heeft de volgende opmerkingen:

- Tuinbouw- of landbouwproductie op daken moet worden vermeden. Dat is niet passend vanuit milieuoogpunt, want ze genereren een hoog energieverbruik voor het aanvoeren en vervangen van substraten, water, meststoffen, gereedschap en het afvoeren van gewassen, ze hebben meer schaduw nodig, zijn vatbaarder voor luchtverontreiniging enz. Tuinbouw- en landbouwactiviteiten kunnen plaatsvinden in het gebied voor koeren en tuinen en in volle grond.
- Intensieve en semi-intensieve groendaken verdienen de voorkeur want ze bieden meer ecosystemische voordelen dan extensieve daken.
- Zo zijn groendaken en zonnepanelen niet noodzakelijk onverenigbaar (verband met art. 23 van hoofdstuk 5). Het begrip "technische installatie" moet dus worden gerelativeerd/nader worden toegelicht.

2° daken met een oppervlakte van 20 m² of minder die niet zijn ingericht zoals bedoeld onder punt a), hebben een bedekking van een materiaal met een hoge albedo.

Sommige reclamanten zijn van mening dat het de voorkeur verdient de aanleg van groendaken aan te moedigen, zelfs op oppervlakken van minder dan 20 m².

§ 2. Hellende daken voldoen aan de volgende voorwaarden: 1° dakkapellen mogen het maximale profiel van het bouwwerk niet met meer dan 2 m overschrijden.

Sommige reclamanten wijzen op het vage en willekeurige karakter van deze § en vragen vanaf wanneer een albedo als hoog wordt beschouwd.

Een aantal reclamanten vraagt om de breedte van de dakkapellen te beperken, aangezien het anders om een verhoging van de gevel zou gaan. De die in de huidige GSV opgelegde breedte van de dakkapellen moet worden behouden of aangepast, zodat de typologie van de Brusselse gebouwen behouden blijft.

2° de bekleding van hellende daken is hetzij gemaakt van natuurlijke materialen, hetzij gekenmerkt door een hoge albedo. Daardoor bestaat het risico dat de kleuren van de daken veranderen in beige, wit of aluminium, die een hoog albedo hebben en bijgevolg aan de eisen voldoen, maar die de typologie van de gebouwen aanzienlijk zouden veranderen.

Zonder het ecologisch belang en het waterretentiepotentieel van groendaken in twijfel te trekken, vraagt de Commissie zich af of het relevant is om de drempel te verlagen van 100 naar 20 m² en wat de economische gevolgen daarvan zijn.

De Commissie is van mening dat de verplichting tot vergroening verenigbaar moet zijn met de installatie van fotovoltaïsche panelen.

Voor daken die kleiner zijn dan 20 m² kan een lichtgekleurde verf geschikt zijn om aan de albedodoelstelling te voldoen.

5.5. HOOFDSTUK 5 - TECHNISCHE INSTALLATIES

Artikel 20 – Aansluitingen op de netten

Op de gevels van bestaande bouwwerken mogen kabels voor de uitrol van infrastructuur die gedeeld gebruik van dark fiber mogelijk maken evenwel op een zichtbare manier worden geïnstalleerd.

De gemeente Schaarbeek merkt op dat er bij gebrek aan een definitie van dark fiber geen rechtvaardiging bestaat om deze meer toe te staan op gevels dan andere kabels.

Sommige reclamanten zijn van mening dat de toegestane afwijking voor "infrastructuur die gedeeld gebruik van dark fiber toestaat" te beperkend is geformuleerd en discriminerend is (concurrentievervalsing) ten opzichte van telecommunicatienetwerken die het delen van dark fiber niet toestaan (coax, andere vezels enz.), en zou moeten worden uitgebreid naar telecommunicatie- en televisiedistributie-infrastructuur in het algemeen.

BRUPARTNERS stelt voor om het artikel te herzien in het licht van de behoefte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan netwerken met een hoge connectiviteit en capaciteit, zoals vereist door de Europese Unie in het kader van het voorstel voor het MER.

Sommige reclamanten, waaronder de MCBO, stellen voor om een verplichting toe te voegen voor de projectontwikkelaar/eigenaar om aanvragen gegroepeerd in te dienen bij de verschillende operatoren om het aantal openingen in de openbare ruimte te beperken.

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

Artikel 21— Technische gevelvoorzieningen en evacuatie

§1. Bij nieuwe bouwwerken die op de rooilijn zijn geplaatst, zijn de regenpijpen aan de straatgevel geïntegreerd in het gevelvlak.

Sommige gemeenten stellen voor om regenpijpen aan de achtergevel verplicht te stellen om geïntegreerd regenwaterbeheer aan te moedigen. Wanneer zich een afvoerpijp aan de straatkant bevindt, is die vaak bedoeld om regenwater af te voeren naar het riool.

§3. - 2° de uitlaten van de afvoerpijpen komen minstens 1 m boven het profiel van het hoogste dak uit.

De gemeente Elsene vraagt om "naburig" aan te geven in plaats van "hoog".

... Echter, in een bestaand bouwwerk:

1° mag de leiding worden geplaatst langs de achtergevel, op voorwaarde dat ze harmonieus in de gevel is ingewerkt en, in het geval van een professionele afzuigkap, wanneer deze keuze gerechtvaardigd is om technische redenen;

2° mag de uitgang van de leiding voor de afvoer van verbrandingsgassen worden geplaatst langs de achtergevel, op voorwaarde dat ze is uitgerust met een luchtgat en dat ze zich bevindt op passende afstand van de mandelige grens en van alle gevelopeningen.

Verschillende reclamanten vragen om een duidelijke definitie en norm om de "*passende afstand*" te bepalen. Deze afstand kan variëren naargelang de perceptie van de betrokken persoon.

De gemeente Schaarbeek vraagt om een aanbeveling toe te voegen voor de installatie van een filter/voorziening om te garanderen dat geen geurhinder en/of luchtverontreiniging optreedt door deze activiteiten;

Voor bestaande bouwwerken moet de hoogte voor de uitlaat van de afvoerpijp worden aangegeven (bij voorkeur ook 1 m) omdat dit haalbaar is en de luchtkwaliteit in de blokken verbetert. Bovendien genereert deze uitstoot (bv. snackbars, wassalons, carrosserie enz.) heel wat klachten.

LB stelt voor om vereisten inzake geluidsoverlast en verspreiding van verontreinigende stoffen toe te voegen.

De gemeenten Sint-Gillis en Sint-Lambrechts-Woluwe benadrukken dat de uitlaten van verwarmingsketels/houtkachels zich verlicht op het dak moeten bevinden om een goede verspreiding van de verbrandingsgassen in het binnenblok te garanderen, en dat de afvoerpijpen zich op het dak van het hoofdgebouw moeten bevinden, ten minste in een gesloten huizenblok.

De Commissie sluit zich aan bij de verzoeken van de reclamanten.

Ze vraagt om een onderscheid te maken tussen nieuwbouw en renovatie.

Artikel 22 - Luifels en zonnetenten

Sommige gemeenten vragen om te specificeren dat de minimale vrije hoogte 2,50 m moet zijn in open positie en dat deze voorzieningen niet voor gevelopeningen mogen worden geïnstalleerd.

De Stad Brussel vraagt de omvang (uitstekend gedeelte in open positie) te beperken of aan te geven om onevenredige installaties te vermijden.

Sommige gemeenten vinden een hoogte van 2,20 m in open positie niet toereikend (terugbrengen tot 2,50 m).

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

Artikel 23 – Zonnepanelen

De gemeente Vorst vraagt meer algemene bepalingen op te leggen voor energieproductievoorzieningen, zodat ze niet beperkt blijven tot zonnepanelen (bv. windturbines op daken).

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Jette en Sint-Lambrechts-Woluwe, stellen voor om een minimumafstand in te stellen voor de plaatsing van zonnepanelen ten opzichte van mandelige grenzen (om een eventuele verlenging van de mandelige muur niet te hinderen, met het oog op windeffecten, die groter zijn in rand- en hoekgebieden, om veiligheidsredenen, enz.).

De gemeenten Vorst en Ukkel stellen voor om dit artikel uit te breiden naar alle energieproductievoorzieningen (windturbines voor huishoudelijk gebruik enz.).

De Stad Brussel vraagt om niet-reflecterende panelen te gebruiken en voor erfgoed de installatie van zonnepanelen op het dak aan de zijde van de voorgevel zoveel mogelijk te vermijden.

De Commissie volgt het advies van de Stad Brussel wat erfgoed betreft.

De Commissie vraagt dat in de GSV ook rekening wordt gehouden met andere huidige of toekomstige vormen van energieproductie, zoals windturbines.

Artikel 24 - Antennes

Bepaalde reclamanten, waaronder de gemeente Sint-Gillis, vragen om voor antennes en hun technische kasten een insprinking ten opzichte van het gevelvlak op te leggen zodat ze niet zichtbaar zijn, en Perspective stelt voor om een criterium inzake esthetisch integratie toe te voegen als ze zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte en een criterium om ze zoveel mogelijk te concentreren.

Een reclamant vraagt aandacht voor elektromagnetische verontreiniging, die volledig over het hoofd lijkt te worden gezien.

De Commissie steunt de reclamanten.

5.6. HOOFDSTUK 6: UITHANGBORDEN EN RECLAME

Artikel 26 – Algemene bepalingen

De gemeente Elsene merkt op dat er geen bepaling is opgenomen over reclame op gevels of daken, maar dat dit ook niet verboden is.

De gemeenten Etterbeek, Jette en de stad Brussel vragen om afbeeldingen, schermen, sluiers enz. met reclameprojecties die vlak achter vensters worden geplaatst te reglementeren, en Perspective vraagt om ze uitdrukkelijk te verbieden.

Artikel 27 - Uithangborden die niet aan een gelegenheid verbonden zijn

§1. De gemeente Elsene is van mening dat het opleggen van uitgesneden letters, acroniemen en logo's, hoewel prijzenswaardig om het stedelijk landschap te verbeteren, financiële gevolgen zal hebben wanneer handelszaken hun stedenbouwkundige vergunning na de geldigheidsperiode van 9 jaar moeten vernieuwen.

Zij is van mening dat het dubbelzinnig is om zowel te verwijzen naar uitgesneden letters, acroniemen en logo's als naar de voorziening waarop het uithangbord is aangebracht.

Heel wat reclamanten vinden deze paragraaf zeer subjectief en vragen om aan te geven dat uithangborden en binnenverlichting van handelszaken 's nachts moeten worden uitgeschakeld (van 23.00/00.00/1.00 uur 's avonds tot 6.00 uur 's ochtends).

De gemeente Schaarbeek vraagt om een vermelding toe te voegen om toe te zien op de beperking van lichtvervuiling en op energiebesparing.

§2. De gemeente Elsene vraagt om voor hoekgebouwen rekening te houden met de ontwikkeling van de gevels (cumulatieve breedte) en X gevels waarop 4 uithangborden mogelijk zijn te vermijden.

Een aantal reclamanten vraagt op welke manier rekening wordt gehouden met signalisatieborden (parkings, ingangen).

§3. Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Jette en Ukkel, vinden de formulering "**balkons, veranda's of loggia's niet meegerekend**" onduidelijk en stellen voor "**en mag geen betrekking hebben op een balkon, veranda of loggia of een deel daarvan**".

§4. Bepaalde reclamanten stellen vast dat in artikel 26 is voorgeschreven dat: "**wanneer ze uitsteken over de voetgangersweg, de onderkant van de inrichting een minimale vrije hoogte van 2,50 m vertoont**", terwijl hier sprake is van 2,20 m. Ze zijn van mening dat deze vrije hoogte niet toereikend is en vragen waarom de hoogte van loodrechte uithangborden moet worden verminderd.

§5. 3° De gemeente Elsene vindt de mogelijkheid om een gevelopening tot 30% te overdekken buitensporig, en stelt voor om de overdekte oppervlakte te beperken tot maximaal 15%.

De gemeente Etterbeek en de stad Brussel vragen zich af waarom dit niet is gericht op andere activiteiten zoals kantoren of vrij beroepen.

Artikel 28 - Gelegenheidsuithangborden

Sommige reclamanten, waaronder de stad Brussel, stellen zich vragen bij het verschil in behandeling met betrekking tot het verhullen van gevelopeningen tussen een traditioneel uithangbord (dat tot 30% van de gevelopening mag bedekken) en een gelegheidsuithangbord, dat een gevelopening niet noch een deel ervan mag verhullen.

Artikel 31 - Reclame op werfdekzeil

1° De reclame blijft beperkt tot één reclame per gevel van de gebouwen.

Sommige reclamanten zijn van mening dat deze afwijking van de regels voor reclameborden onaanvaardbaar is: met welk recht is zeer grote reclame met een grote visuele impact objectief gezien toelaatbaar op een afdekzeil van een bouwplaats, terwijl dit elders verboden is? Zij vragen om de omvang van het afdekzeil verder te beperken (de breedte in het bijzonder).

De gemeente Elsene stelt de kwestie van hoekgebouwen aan de orde: zijn 2 reclames aanvaardbaar? Zij vraagt om over gebouwen te praten om een opbod te voorkomen.

Voor hoofdstuk 6 - Uithangborden en reclame in zijn geheel is de Commissie van mening dat de regels te streng zijn en dat, afhankelijk van de kenmerken van de zone, met name in het lint voor handelskernen, de regels flexibeler moeten zijn dan in woongebieden.

Ze pleit voor een specifiek artikel over reclame, dat volledig is verdwenen in de nieuwe GSV, waarbij rekening wordt gehouden met een aantal criteria die in de huidige GSV zijn opgenomen (bescherming van erfgoed, groene ruimten enz.).

Wat afdekzeilen voor bouwplaatsen betreft, is de Commissie van mening dat van reclame op werfdekzeilen automatisch moet worden uitgesloten: enerzijds afdekzeilen met alleen het logo van de onderneming(en) die het werk uitvoert (uitvoeren) en anderzijds afdekzeilen met de afbeelding van de gevel, die zouden moeten worden aangemoedigd.

6. TITEL 3 - BEWOONBAARHEID

6.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

De KCML is van mening dat de vereisten op het vlak van woonbaarheid, zelfs als ze kunnen worden toegepast voor nieuwe woningen, niet verenigbaar zijn met respect voor het bestaande gebouw en erfgoed. Ze vraagt om te voorzien in een voorzorgsmaatregel om erfgoed van belang te behouden.

Tal van reclamanten, waaronder een aantal gemeenten, benadrukken de impact die de nieuwe normen zullen hebben op de ecologische voetafdruk en de huurprijzen door de hogere kosten voor het optrekken en renoveren van woningen.

Sommige reclamanten vragen om doeltreffende controle- en reguleringsmechanismen (systeem voor het vastleggen van meerwaarden, een mechanisme voor bindende huurprijzenroosters) worden ingevoerd voordat de GSV wordt gewijzigd, en tegelijkertijd om de vastgelegde meerwaarden voor speculatieve projecten te gebruiken om het aantal sociale woningen aanzienlijk te verhogen en de biodiversiteit te herontwikkelen.

De ARH stelt net als de Stad Brussel vast dat een verwijzing naar sociale woningen ontbreekt.

Sommige gemeenten, waaronder Anderlecht, Evere en de Stad Brussel, vinden dat betaalbare huisvesting die toegankelijk is voor iedereen in de doelstellingen van de GSV moet worden opgenomen. Volgens hen mogen de financiële gevolgen die gepaard gaan met de nieuwe regelgeving de openbare huisvestingsprojecten niet in gevaar brengen. Zij vrezen namelijk dat de toename van woonbaarheidscriteria (plafondhoogte, verplichte privéruimten, grootte enz.) zal leiden tot grotere, duurdere woningen en dus nadelig zal zijn voor mensen met een laag inkomen (omdat de huurprijzen zullen stijgen in functie van de uitvoeringsprijs).

Perspective wijst erop dat sommige bepalingen (de benadering inzake de verlichtingswijze, de hoeveelheid aanpasbare woningen, de mix van woningtypes per gebouw) niet verenigbaar zijn met de realiteit inzake controle in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De organisatie is van mening dat het project gezondheidskwestie onvoldoende in de verf zet en dat deze overweging moet worden opgenomen in het circulatiesysteem (comfortabele trappen).

De gemeente Etterbeek merkt ook op dat het stijgende aantal vereisten, de grotere behoefte aan isolatie en de stijging van de materiaalkosten de toegang tot huisvesting voor een aanzienlijk deel van de bevolking onmogelijk zullen maken.

De gemeente Molenbeek vraagt om de woonbaarheidsnormen voor woningen toe te passen op alle wooneenheden, maar ook op andere functies zoals kantoren of voorzieningen.

Volgens sommige reclamanten is er sprake van tegenstrijdige intenties in de tekst: de wens om over meer buitenruimten te beschikken, maar ook om de interne/externe verspreiding van geluid binnen het huizenblok te beperken of de circulatieruimten uit te breiden, wat noodzakelijkerwijs leidt tot een compromis over gemeenschappelijke leefruimten.

De Commissie waardeert dat naar aanleiding van haar eerdere advies in 2022 het voormalige artikel 17 over sociale huisvesting werd ingetrokken. De Commissie is van mening dat deze vereiste niet thuishoort in de GSV en zou moeten worden opgenomen in de plannen in verband met de hervorming van de stedenbouwkundige lasten.

De Commissie stelt vast dat woonbaarheid niet beperkt is tot het gebouw. Ook groene privéruimten leveren een bijdrage. Het project moet bijdragen tot de verbetering van de omliggende stedelijke context.

Ze waardeert dat een van doelstellingen erin bestaat de veiligheid, het comfort en de toegankelijkheid van de fysieke omgeving te verbeteren door middel van kwaliteitsvolle inrichtingen die worden uitgevoerd met respect voor het omliggende stedelijke kader en de architecturale kwaliteiten van de bouwwerken.

Artikel 2 - Toepassingsgebied

§ 1. Onverminderd de bepalingen die het toepassingsgebied ervan beperken tot nieuwe of bestaande bouwwerken, is deze titel van toepassing:

- wanneer deze handelingen en werken betrekking hebben op een wijziging van gebruik van een (deel van een) gebouw om er andere woning dan een studentenwoning in onder te brengen.

De gemeenten Elsene en Sint-Gillis zijn van mening dat de regel alleen van toepassing kan zijn als het besluit betreffende de wijziging van gebruik daarin voorziet.

De Stad Brussel vraagt welke regels van toepassing zullen zijn op tijdelijke sociale woningen.

De gemeenten Ukkel en Elsene vragen om de collectieve inrichtingen die al dan niet in dit punt zijn opgenomen (rusthuizen, hotels enz.) te specificeren.

De Commissie vraagt om te verduidelijken dat het besluit betreffende de wijziging van gebruik hierin moet voorzien.

Dit heeft geen betrekking op hotels.

6.2. HOOFDSTUK 2: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 3 - Afmetingen en verlichting

Sommige reclamanten hebben vragen over de samenhang tussen de vereisten met betrekking tot de hoogte van het project en die van het BBP, en over de samenhang tussen de uitzondering voor ondergrondse woonbare lokalen (§2) en artikel 10 over overstromingsgevaar.

De gemeente Elsene vraagt om de samenhang van de oppervlakenormen en andere normen (bv. de gewestelijke herhuisvestingstoelage) in aanmerking te nemen.

§ 1. Elke gebruikseenheid bevat minstens één woonbaar lokaal dat toegankelijk is voor alle gebruikers.

De gemeente Elsene merkt op dat de voorbeelden die worden gegeven voor de definitie van een "gebruikseenheid" vragen oproepen. Moet de commerciële cel over een dergelijk lokaal beschikken?

Elk woonbaar lokaal is van de andere aangrenzende lokalen, die al dan niet woonbaar zijn, afgescheiden en beschikt over:

1° een nettovloeroppervlakte van minstens 8 m², met uitzondering van de kamers die een nettovloeroppervlakte van minstens 9 m² hebben;

Sommige gemeenten stellen vast dat de oppervlakte van 9 m² voldoende is voor een eenpersoonskamer, maar niet voor een kamer waar meerdere mensen zijn ondergebracht. Het lijkt essentieel ten minste één kamer met een grotere oppervlakte te behouden en, in het geval van coliving, deze grotere omvang op te leggen voor alle kamers. De huidige GSV vereist minimaal 14 m² voor de 1e kamer.

Verschillende bepalingen schrijven de naleving van minimale oppervlakten voor bepaalde kamers voor om de rechten voor de begunstigden te openen. Zo is voor de gewestelijke herhuisvestingstoelage bijvoorbeeld

vereist dat de woonkamer en de keuken een gezamenlijke oppervlakte hebben van ten minste 20 m² voor 1 of 2 personen, plus een bijkomende 2 m² voor de volgende 5 personen. Hier is 16 m² toegestaan.

3° een minimumhoogte onder het plafond van 2,70 m;

Sommige reclamanten hebben opgemerkt dat een verhoging van de plafondhoogte met 20 cm zal leiden tot een aanzienlijke stijging van de kosten per m² en van de energiekosten voor de bewoners. Dit zal een negatieve impact hebben op de begunstigden van openbare huisvesting. Plafondhoogtes die hoger zijn dan diegene waarin de huidige verordening voorziet, zijn niet nuttig en druisen in tegen elk concept van energiebesparing. **"niettemin bedraagt in een bestaand bouwwerk de minimale hoogte onder het plafond van de bewoonbare lokalen 2,4 m"**

De gemeente Schaarbeek merkt op dat er geen gedifferentieerde normen meer zijn voor de zolderruimten. Uitbreiding in de zolderruimte is bijgevolg onmogelijk, want alleen het gedeelte met een plafondhoogte van 2,40 m komt in aanmerking.

5° Een aantal reclamanten vindt dat de minimale verlichtingsoppervlakte moet variëren naargelang de oriëntatie en de daaruit voortvloeiende EPB-vereisten, en zij vragen zich af hoe de oppervlakte moet worden berekend indien de lokalen zich in dezelfde ruimte bevinden (gedeelde keuken, woonkamer, eetkamer).

Ze plaatsen vraagtekens bij de toepassing van de regel in geval van renovatie van bestaande gebouwen.

"punt 5° is niet van toepassing op de keuken."

De gemeente Schaarbeek vraagt waarom dit onderscheid moet worden gemaakt (ook al bestond het reeds). Heel wat mensen leven in hun keuken en brengen daar soms meer tijd door dan in hun slaapkamer.

Wat de kwestie van de plafondhoogten betreft, herhaalt de Commissie haar opmerkingen over de ombouwmogelijkheden van de bouwwerken. Op termijn geeft zij er de voorkeur aan om een vrije vloerhoogte vast te stellen en zich geen zorgen te maken over de plafondhoogte, die kan variëren afhankelijk van de soffieten, de verlaagde plafonds, de kokerdoorvoeren, de verlichting enz. Zij sluit zich aan bij de reclamanten en vraagt om terug te keren naar de huidige GSV-normen van 2,50 m plafondhoogte.

De Commissie begrijpt de verplichting niet om een bewoonbaar lokaal te hebben voor elke gebruikseenheid, in het bijzonder voor handelszaken en werkplaatsen.

Artikel 4 – Gemeenschappelijke circulatie binnen collectieve gebouwen

Een reclamant vraagt om trappenhuizen tegen de gevel alleen op te leggen vanaf bepaalde profielen/breedten van gebouwen om de impact van deze maatregel op het kwaliteitsverlies (lichtinval) voor de andere functies te beperken.

Sommige reclamanten benadrukken dat de gemeenschappelijke circulatieruimte binnen gebouwen wordt geregeld door de koninklijke besluiten van de DBDMH, en vragen zich af of het nodig is om deze concepten op te nemen in Good Living.

Bepaalde reclamanten, waaronder de GMC, vragen om aan **§ 1 Verticale en horizontale circulatie** het volgende toe te voegen:

- 3° De niveaus van de lokalen die toegankelijk zijn voor het publiek en voor de werknemers en die niet zonder niveauverschil kunnen worden bereikt (hellingen enz.) zijn toegankelijk met liften of een heftoestel dat is aangepast aan personen met een beperkte mobiliteit, zoals vastgesteld in artikel 7 van de bijlage.

§1. De gemeente Elsene vraagt om aan te geven dat dit artikel alleen betrekking heeft op bestaande bouwwerken als de verticale circulatie aanzienlijk wordt gewijzigd, om elke interpretatie uit te sluiten. Het risico bestaat dat er grote afbraakwerken worden verdedigd om aan dit artikel te voldoen, wat niet wenselijk is in gebouwen met interessante binnenhuisdecoratie.

Sommige reclamanten zijn van mening dat deze regel moeilijk haalbaar is voor bestaande gebouwen en een groot aantal afwijkingen met zich mee zal brengen, met name voor de hal.

Bepaalde reclamanten vragen om een lift pas vanaf 2 verdiepingen verplicht te stellen, terwijl andere terug willen keren naar de huidige GSV, omdat ze deze verplichting te beperkend vinden.

§2. Heel wat reclamanten zijn van mening dat deze paragraaf buitensporig en ingewikkeld is om toe te passen, gezien de technische beperkingen, de brandweer en de vermenigvuldiging van het aantal liften, en dat het onverenigbaar is met de doelstellingen om materiaal en ruimte te besparen, en kantoren om te vormen tot woningen (vooral wanneer dit bovenop alle andere voorschriften komt).

De gemeente Anderlecht meent dat, gezien de typologie van de Brusselse percelen, het niet wenselijk is om een trappenhuis tegen een gevel te plaatsen, maar om voorrang te geven aan bewoonbare lokalen aan de gevel.

De Commissie is van mening dat de voorgestelde regels de prijs van woningen aanzienlijk kunnen opdrijven en dat de circulatie (liften, trappen) wordt geregeld door de architecten. Ze merkt op dat de 20 procent problematisch zal zijn voor kleine woningen.

Artikel 5 - Toegang tot een buitenruimte

"Elke gebruikseenheid moet beschikken over een buitenruimte die is bestemd voor ontspanning en die een oppervlakte heeft van minstens 10% van de nettovloeroppervlakte van de gebruikseenheid."

De GMC verzoekt om het volgende toe te voegen: **"Toegankelijk zonder niveauverschil, met een draaizone en een vrije doorgangsbreedte."**

Sommige reclamanten vragen zich af of deze verplichting aangewezen is, aangezien dit bij elke renovatie van een bestaand gebouw onevenredige werkzaamheden met zich mee zal brengen, evenals het verlies van binnenruimte ten gunste van buitenruimte. Zij vragen om een uitzondering voor bestaande gebouwen. Bovendien lijkt dit buitensporig en onrealistisch. De kleinste woning (een studio van 35 m²) moet dan beschikken over een buitenruimte van 3,5 m² (meer dan een balkon).

Zij plaatsen vraagtekens bij de relevantie om dit toe te passen op alle functies (Stad Brussel ,Jette), het risico op talrijke afwijkingen die dit met zich mee zal brengen (Vorst) en de impact van dit artikel op de kosten van bouwwerken/huurprijzen.

"De buitenruimte kan worden gedeeld met andere gebruikseenheden. In dat geval moet de gedeelde buitenruimte echter een oppervlakte hebben van minstens 10% van de som van de nettovloeroppervlakten van de gebruikseenheden die deze ruimte delen."

Sommige reclamanten vragen om opheldering over de toepassing van dit artikel:

- kan de 10% deels privé en deels collectief zijn?
- moeten in het geval van gebruikseenheden met meerdere private buitenruimten de oppervlakten bij elkaar worden opgeteld om de 10% van de vloeroppervlakte te bereiken?
- kan de gedeelde buitenruimte occasioneel of permanent toegankelijk worden gemaakt voor het publiek en kunnen er activiteiten plaatsvinden zoals een bar en sportactiviteiten?

Een reclamant vraagt of, wanneer deze ruimte geheel of gedeeltelijk wordt ingericht in de vorm van een gedeelde open ruimte, dit de open ruimte is die wordt voorgeschreven in artikel 32 "Volle grond" van Titel I en hoe deze ruimte wordt gecombineerd met de minimale doorlaatbare buitenoppervlakte. Moet deze ruimte worden toegevoegd aan deze doorlaatbare oppervlakte?

De gemeente Elsene vraagt, wanneer deze buitenruimte zich op een dak bevindt, dit verenigbaar is met de plaatsing van fotovoltaïsche panelen en de aanleg van groendaken.

De Commissie is van mening dat deze maatregelen specifiek zijn voor de woonfunctie (woningen, rusthuizen enz.) en niet in de gemeenschappelijke bepalingen moeten worden opgenomen.

Zij merkt op dat de verplichting om terrassen aan te leggen bij ingrijpende renovaties niet altijd mogelijk is en onvermijdelijk tot afwijkingen zal leiden.

Artikel 6 – Geluidscomfort

Sommige gemeenten vragen hoe deze voorschriften kunnen worden geverifieerd tijdens het onderzoek en de controle van de vergunningsaanvragen. Geldt deze maatregel ook voor renovaties en onderverdelingen van bestaande woningen? Wat zijn de geraamde (financiële, personele en administratieve) middelen die deze voorschriften met zich meebrengen? Voorziet het Gewest in tools of subsidies om dit ter plaatse te controleren?

De gemeente Elsene merkt op dat dit artikel in de grafische GSV duidelijk wordt toegelicht, maar dat het op zichzelf eerder lijkt op aanbevelingen dan op een verplichting.

Als we daarentegen stilstaan bij de onderstaande tekst van de grafische GSV, vraagt ze zich af op welk moment we moeten aannemen dat er sprake is van een afwijking? Als de woon- en slaapkamers zijn verwisseld tussen de verdiepingen?

"De akoestische isolatie tussen de gebruikseenheden is essentieel om het comfort en de levenskwaliteit te garanderen. Het beperken van de verspreiding van geluid gebeurt op basis van technische isolatieoplossingen gebruikt (dubbele wanden, akoestische wanden, akoestische vloeren, zwevende dekvloeren enz.), maar akoestisch comfort wordt ook verzekerd door rekening te houden met de indeling van het gebouw:

- 1° de verschillende functies (wooneenheden, kantoren, horeca, voorzieningen enz.);
- 2° kamers (verticale superpositie van de dag- en nachtverblijfruimten);
- 3° technische uitrustingen die geluid voortbrengen (warmtepompen, ventilatie enz.)."

De Commissie vraagt om na te gaan hoe dit artikel aansluit op de nationale normen.

Artikel 7 – Binnenvoorzieningen ter beschikking van het publiek

De gemeente Schaarbeek merkt op dat dit betekent dat uitrustingen die toegankelijk zijn voor PBM zoals balies, meubilair, stoelen enz. moeten worden vermeld in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning en dat ernaar moet worden verwezen. Bijgevolg is hiervoor een controle nodig met betrekking tot inbreuken of het aflopen van de vergunning, en is voor de wijziging ervan een stedenbouwkundige vergunning nodig, ook al geldt hiervoor duidelijk een vrijstelling op grond van het besluit betreffende werken van geringe omvang. Deze bepalingen horen duidelijk niet thuis in de GSV.

Sommige reclamanten hebben kritiek op de manier waarop dit artikel aansluit op de bijlage inzake PBM's. Zij menen dat dit overbodig is omdat het reeds in de bijlage is opgenomen.

De Commissie is het eens met de reclamanten en verzoekt om de normen inzake bewoonbaarheid in de bijlage met betrekking tot PBM's op te nemen.

Artikel 8 - Aansluitingen

Een aantal reclamanten, waaronder de gemeente Etterbeek, betreuren het feit dat de toegang tot de tellers en de verplichting tot een parlofoon (zie de huidige GSV) werden geschrapt.

De gemeenten Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe wijzen op de moeilijkheid om deze bepalingen in de fase van de SV te controleren en op het feit dat dit niet onder stedenbouw valt.

Sommige reclamanten vragen zich af of het nodig is verschillende soorten fysieke infrastructuur aan te bevelen om de vrije mededinging en de vrije keuze van de consument/onderneming niet te belemmeren, aangezien de huidige operatoren op de Brusselse markt verschillende fysieke dragers gebruiken.

De Commissie stelt zich vragen bij het overmatige karakter van deze bepaling.

Artikel 9 - Bijbehorende lokalen

De gemeente Schaarbeek stelt voor om grootteordes te bepalen voor de minimaal vereiste oppervlakte voor afvallokalen in functie van het aantal, de typologie en/of de vloeroppervlakte van de wooneenheden in collectieve gebouwen (zoals bijvoorbeeld het geval is voor parkings en fietsenbergingen).

De gemeente Elsene vraagt of deze verplichting ook geldt voor bestaande gebouwen en hoe kan worden nagegaan of de lokalen de juiste afmetingen hebben?

Perspective vraagt om de benadering inzake afvalinzameling opnieuw te bekijken (ondergrondse voorzieningen zijn geen goed idee omdat er vaak storingen optreden, de lopende hervorming van de inzameling, enz.).

Sommige reclamanten vragen om rekening te houden met het feit dat in nieuwe wijken steeds vaker ondergrondse containers op de openbare weg worden geïnstalleerd om zakken op de openbare weg te vermijden, en om de afvallokalen in gebouwen af te schaffen.

De Commissie is van mening dat de tekst expliciet genoeg is.

Zij merkt op dat afvallokalen niet geschikt zijn voor kleine mede-eigendommen, omdat huishoudelijk afval individueel wordt beheerd.

Artikel 10 – Overstromingsgevaar

Voor elk nieuw bouwwerk dat in een overstromingsgevoelig gebied is gelegen, moet de impact op de waterafstroming in de kelder beperkt worden.

Het wordt zodanig ontworpen dat wordt voorkomen dat regenwater het gebouw binnendringt, zelfs in het geval van grote afvloeiende waterhoeveelheden, doordat de volgende voorwaarden worden nageleefd:

4° tot het niveau van de openbare weg, is de rioolaansluiting zodanig ontworpen dat terugstroming van rioolwater in het gebouw wordt voorkomen.

De gemeente Schaarbeek is van mening dat dit betekent dat rioolaansluitingen (inclusief de technische details) moeten worden vermeld in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning en dat ernaar moet worden verwezen. Bijgevolg is hiervoor een controle nodig met betrekking tot inbreuken of het aflopen van de vergunning, en is voor de wijziging ervan een stedenbouwkundige vergunning nodig, ook al geldt hiervoor

duidelijk een vrijstelling op grond van het besluit betreffende werken van geringe omvang. Deze bepalingen horen duidelijk niet thuis in de GSV.

Perspective en een aantal reclamanten uiten ernstige bedenkingen, aangezien de tekst in de praktijk toestaat dat wordt gebouwd in overstromingsgevoelig gebied, zonder dat wordt aangegeven wat gevoelig is en wat niet.

Sommige gemeenten vragen om dit voorschrift, dat te vaag is, te verduidelijken, waarbij nogmaals wordt opgemerkt dat het om een aanbeveling en geen verplichting gaat. Wat gebeurt er dan met afwijkingen?

Sommige reclamanten, waaronder LB, stellen voor dit artikel te nuanceren in functie van het niveau van het overstromingsrisico (laag, gemiddeld, hoog risico).

De gemeenten Ukkel en Sint-Lambrechts-Woluwe stellen voor daadkrachtiger op te treden (door de inname in deze gebieden te beperken, en heipalen op te leggen, naar analogie van de regelgeving in Vlaanderen).

De Commissie is van mening dat de tekst volstaat, de technische opties moeten worden afgestemd op de lokale omstandigheden.

6.3. HOOFDSTUK 3: WONINGEN

De Commissie waardeert de in dit hoofdstuk uiteengezette doelstellingen, die gericht zijn op een betere levenskwaliteit voor de bewoners.

Ze is van mening dat de overheid moet zorgen voor een voldoende grote oppervlakte voor de gemeenschappelijke ruimten (bv. voor collectieve huisvesting) in verhouding tot het aantal kamers.

Dit is ook bedoeld om de huisvesting toegankelijker te maken.

Coliving

De Stad Brussel merkt op dat het ontwerp van de GSV coliving lijkt te willen omkaderen, zonder dat ergens uitdrukkelijk te benoemen. Ze vreest dat gebouwen die aangepast zijn voor "klassieke" woningen zullen worden omgevormd tot grote colivingeenheden omwille van de winstgevendheid. Ze wijst erop dat coliving en het speculatieve aspect ervan de residentiële vastgoedmarkt ontregelt.

De Stad benadrukt dat het ontbreken van een duidelijke scheiding tussen deze twee categorieën van woningen in de GSV - Good Living (maar ook in het besluit betreffende de wijziging van gebruik) in Brussel averechtse effecten met zich mee dreigt te brengen, enerzijds omdat de grote eenheden die in de huisvestingsprojecten zijn gepland niet meer beschikbaar zullen zijn voor gezinnen, en anderzijds omdat de prijs van deze eenheden overgewaardeerd zal worden doordat de huur per eenheid van de kamers als berekeningsbasis wordt genomen in plaats van de volledige woning.

Bovendien vreest zij dat de toename van woonbaarheidscriteria (plafondhoogte, verplichte privéruimten, grootte enz.) zal leiden tot grotere, duurere woningen en dus nadelig zal zijn voor mensen met een laag inkomen (omdat de huurprijzen zullen stijgen in functie van de uitvoeringsprijs).

Tal van gemeenten vinden het onaanvaardbaar dat nieuwe woonvormen zoals coliving, cohousing, kangoeroewoningen enz. niet aan bod komen in de hervorming van de GSV. Ze zijn van mening dat dit soort woningen specifieke regels vereisen die aangepast zijn aan deze woonvormen, die niet alleen leiden tot oververdichting (van de stad, van wijken, van gebouwen) maar ook een aanzienlijke stijging van de vastgoedkosten met zich meebrengen. Wat vaak wordt aangemerkt als een nieuwe behoefte, is doorgaans een behoefte die is ontstaan door de stijgende kosten, waardoor studio's of eenpersoonskamers ontoegankelijk zijn geworden voor alleenstaanden.

Het ontwerp van de GSV biedt geen kader voor coliving, dat eerder moet worden gereguleerd dan voorkomen. Het lijkt ondenkbaar dat coliving kan worden opgezet zonder voorafgaande vergunning en zonder een minimumomvang voor de verblijfsruimten vast te stellen. De nieuwe GSV bood de gelegenheid om een regelgevend kader voor coliving vast te stellen door een plafond vast te stellen voor het aantal kamers per leefeenheid, en een minimumoppervlakte per kamer.

6.3.1. Afdeling 1: Regels die van toepassing zijn op alle woningen

Artikel 11 - Minimale nettovloeroppervlakte

Sommige reclamanten zijn gekant tegen een wijziging van de regels inzake oppervlakte die in de huidige GSV zijn vastgelegd. Zij vrezen dat het grote verschil tussen deze minimumoppervlakten en diegene die zijn vastgelegd door Brussel Huisvesting bij het bepalen van de minimumoppervlakten van een "passende woonst" om in aanmerking te komen voor herhuisvestingstoelagen, zou kunnen leiden tot een "terugtrekking" naar bestaande oude (energieverslindende) gebouwen en steeds minder naar nieuwbouw.

De Adviesraad voor huisvesting (ARH) vraagt zich af of het aangewezen is om bepaalde oppervlakenormen af te schaffen en roept de regering op om op zijn minst de minimumoppervlakte van 14 m² voor de 1e slaapkamer van een woning opnieuw in te voeren.

Sommige reclamanten vragen dat de meetcode die momenteel wordt ontwikkeld, identiek is voor Good Living en het bestuur. Deze code heeft met name tot doel de "nettovloeroppervlakte" te definiëren.

Een aantal reclamanten, waaronder de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, vragen om na te gaan of dit project in overeenstemming is met andere huisvestingsreglementeringen (de Huisvestingscode, artikel 4, § 2, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de elementaire verplichtingen inzake veiligheid, gezondheid en uitrusting van de woningen, dat voorziet in kleinere minimale oppervlakten / met minimale oppervlakten en diegene die zijn vastgelegd door Brussel Huisvesting bij het bepalen van de minimale oppervlakten van een "passende woonst" voor het ontvangen van herhuisvestingstoelagen).

Bepaalde reclamanten, waaronder de BGHM, de UPA, ARIB en de gemeenten Elsene, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe, wijzen op de discrepantie tussen de titel (minimale netto-oppervlakte) en de inhoud van het artikel (nuttige oppervlakte) en vestigen de aandacht op het risico op willekeur dat dit met zich meebrengt. Zij vragen de titel te corrigeren, aangezien het de minimale nuttige oppervlakte is die wordt vastgesteld.

De stad Brussel stelt voor om aan het artikel eisen toe te voegen met betrekking tot de minimaal mogelijke uitrusting, in functie van het aantal slaapkamers.

§ 1. De minimale nuttige oppervlakte van een woning bedraagt:

- **35 m² voor een studio**

De gemeente Schaarbeek is van mening dat er geen reden is om de oppervlakte van een studio (voorheen 22 m²) te vergroten en tegelijkertijd de omvang van de hoofdslaapkamers te verkleinen en impliciet coliving en andere woonvormen toe te staan waar de privéruimte beperkt is tot 9 m².

- **360 m² voor een woning met 15 kamers.**

Heel wat reclamanten, waaronder de stad Brussel en de gemeenten Vorst, Sint-Gillis, Ukkel, Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek, zijn van mening dat er geen reden is om huisvesting tot 15 slaapkamers toe te staan. Het aantal slaapkamers moet beperkt worden tot maximaal 7, zodat reconversie naar een eengezinswoning mogelijk is als dat nodig is. De toename in oppervlakte tussen 5 en 6 slaapkamers bedraagt +40 m², terwijl voor de andere drempels de slechts met 20 m² wordt verhoogd. Dit kan niet worden gerechtvaardigd. Dit vormt een probleem voor woningen die op legitieme wijze zijn (her)ingericht zonder stedenbouwkundige

vergunning en waarvan het aantal slaapkamers onbekend is, en voor woningen waarvan de bewoonbare lokalen op een onbekende datum zijn verbouwd tot slaapkamers. Het is onmogelijk om het aantal slaapkamers te bepalen in een gebouw waarvoor geen archieven (of onnauwkeurige archieven) en geen duidelijke stedenbouwkundige vergunning voorhanden zijn. Jarenlang verleende het besluit betreffende werken van geringe omvang vrijstelling voor het wijzigen van het gebruik van ruimten, op voorwaarde dat ze aan de voorschriften voldeden. De wettelijke toestand kan niet worden vastgesteld, aangezien deze wijzigingen waren vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning.

De gemeente Elsene waarschuwt voor het risico te restrictief te zijn, gezien de behoefte aan huisvesting met meerdere slaapkamers voor gezinnen.

Ze is van mening dat het maximum van 15 slaapkamers voor een woning te hoog is, omdat dit in de praktijk gericht is op coliving, wat een bron van overlast vormt.

Talrijke reclamanten merken op dat de verhoging van de vereiste vloeroppervlakte gevolgen zal hebben voor de kosten van huisvesting, de toegang tot nieuwe woningen voor een deel van de bevolking, en de ecologische voetafdruk van deze grotere woningen.

Ze verzoeken om specifieke normen voor sociale huisvesting.

§ 3. De afmetingen van de lokalen staan in verhouding tot het aantal kamers binnen de woning en de lokalen zijn zo ingericht dat de levenskwaliteit en de privacy van iedere bewoner zijn gewaarborgd.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Schaarbeek, vrezen dat het vaststellen van ambities, hoe lovenswaardig ook, zonder nauwkeurige evaluatiecriteria tot onvoorspelbaarheid en subjectiviteit zal leiden bij het beoordelen van de dossiers door de autoriteiten. Zij benadrukken dat dit een risico op rechtsonzekerheid en ongelijkheid inhoudt.

De Commissie ziet niet in waarom het minimumoppervlak zo sterk moet worden verhoogd van 22 naar 35 m². Heel wat alleenstaanden hebben behoefte aan toegankelijke huisvesting: de kosten mogen dus niet worden verhoogd.

Wat coliving betreft, deelt de Commissie de mening van de reclamanten, die 15 kamers buitensporig vinden; 10 kamers komt overeen met de huidige praktijk, en het toestaan van meer kamers zou het risico op buitensporige overlast voor de burens vergroten. De slaapkamers zijn de belangrijkste leefruimte, dus moeten ze groot genoeg zijn.

Artikel 12 - Keuken, sanitaire ruimten en opslagruimten

§1.: Sommige gemeenten vragen om minimale afmetingen of een verhouding op te geven om hen te helpen deze paragraaf toe te passen.

Een aantal reclamanten vraagt om toe te lichten op welke manier de keuken moet worden gemeten als deze niet gescheiden is van de eetkamer of woonkamer, en hoe de omvang van de keuken moet worden afgemeten volgens het aantal slaapkamers.

§3.: de gemeenten Etterbeek en Elsene vragen waarom deze opslagruimte in de woning moet worden geïntegreerd en zich niet meer in de kelder kan bevinden.

Sommige reclamanten vragen of deze opslagruimten technische installaties mogen bevatten en om de minimumhoogte ervan aan te geven.

Artikel 13 – Buitenruimte

§1. De gemeente Anderlecht vraagt om te verduidelijken of een private buitenruimte verplicht is, in het bijzonder voor studio's.

De gemeente Elsene vraagt nogmaals om een onderscheid te maken tussen bestaande en nieuwe gebouwen. De configuratie van het gebouw kan een dergelijke voorziening bij bestaande gebouwen complex maken, wat in strijd kan zijn met de goede ruimtelijke ordening. Bovendien moet het gebrek aan buitenruimte worden beschouwd als een afwijking, en moet het Gewest opnieuw om een advies worden gevraagd. Hierdoor zal het aantal "90 dagen"-dossiers toenemen.

Zal het creëren van deze buitenruimte in bepaalde gevallen niet leiden tot een vermindering van de oppervlakte van de woningen? Dit valt des te meer te verwachten voor benedenverdiepingen.

Sommige reclamanten vragen toe te lichten op welke manier de oppervlakte van de buitenruimte moet worden berekend (met of zonder bloembakken, in de vorm van loggia's enz.).

Heel wat reclamanten vinden dat de regel te strikt is voor bepaalde typen woningen (kleine woningen (studio's), woningen onder het dak, kleine gebouwen, bestaande woningen enz.).

De Commissie erkent het belang van buitenruimten, maar vindt de regel te strikt, vooral omdat deze moet worden gecombineerd met artikel 5: de Commissie vindt 10% van de vloeroppervlakte als basis om buitenruimten te definiëren buitensporig.

Artikel 14 - Oriëntatie en natuurlijke verlichting

§ 1. Elke woning met minstens twee kamers heeft minstens één dubbele oriëntatie.

§ 2. Een woning met één oriëntatie is verboden in de volgende gevallen:

— wanneer de woning zich op de benedenverdieping bevindt en van natuurlijk licht wordt voorzien door een raam dat zich op de rooilijn bevindt;

— wanneer het vlak van de gevel waar het natuurlijke licht vandaan komt, naar het noorden is gericht tussen 330°W en 30°O of naar het zuidwesten tussen 210°Z en 270°W.

Sommige reclamanten merken op dat het in de stedelijke omgeving, waar de oriëntatie beperkt is, onrealistisch is om een oriëntatie te verbieden. Bovendien mag de regel niet strikt zijn voor grote complexen en in alle gevallen waar de vorm beperkt is, maar moet een percentage monogeorieënteerde woningen worden toestaan, zonder beperking van de omvang, op voorwaarde dat ze voldoende goed verlicht zijn en beschermd zijn tegen oververhitting in de zomer; dit kan worden berekend en aangetoond. De regel zou het aantonen hiervan bijvoorbeeld verplicht kunnen stellen.

Wat het verbod op monogeorieënteerde woningen op de rooilijn van de benedenverdieping betreft, vragen deze reclamanten om deze regel te matigen in het geval van bel-etages, om overeenstemming te behouden met de indeling van de traditionele Brusselse huizen, en om de regel flexibeler te maken / bijvoorbeeld afhankelijk te maken van voldoende verlichting, ventilatie, bescherming tegen oververhitting in de zomer, enz.

Een reclamant vraagt de regering te beseffen dat zij te veel beperkingen oplegt aan de benedenverdiepingen van de verschillende gebouwen en dat ze keuzes moet maken in de beperkingen die ze oplegt.

De gemeente Molenbeek betreurt dat dit artikel helaas niet werd aangevuld met een verplichting betreffende de ventilatie van de woning, terwijl dergelijke verplichtingen wel zijn opgenomen in de EPB-verplichtingen.

De Commissie is het eens met de doelstelling om voorrang te geven aan "doorlopende woningen", maar is van mening dat de regel te streng is en dat een maximumpercentage van monogeorieënteerde woningen moet volstaan.

Artikel 15 - Uitzicht

De belangrijkste leefruimte van elke woning moet ten minste één gevelopening hebben die een rechtstreeks uitzicht naar buiten biedt over een afstand van ten minste 4 m zonder obstakels.

Deze gevelopening geeft op een hoogte van 1,2 m een rechtstreeks uitzicht op minstens twee van de volgende elementen: de grond, het landschap en de hemel.

De in het tweede lid bedoelde hoogte wordt gemeten vanaf vloerniveau.

Sommige gemeenten merken op dat "**obstakelvrij**" betekent dat er geen bomen, voertuigen of palen mogen staan. De belangrijkste verblijfsruimten kunnen zich dus bijna nooit aan de voorgevel bevinden, behalve op de bovenste verdiepingen. Afhankelijk van de inrichting van het gebied voor koeren en tuinen kunnen ze zich ook zelden aan de achtergevel bevinden. De stedelijke context van bepaalde gemeenten (smalle of ondiepe straten of percelen) kan de inrichting van woningen op de benedenverdieping en misschien zelfs op de onderste verdiepingen derhalve belemmeren. Als een perceel (of zelfs een bestaand gebouw dat wordt opgedeeld) bijvoorbeeld tegenover een huizenblok met zeer hoge gebouwen ligt, betekent dit dat het niet mogelijk is een woongebouw op te trekken.

De voorgestelde concepten zijn vrij subjectief. Alleen de minimale obstakelvrije afstand moet worden aangehouden. De afwijkingen in de tweede paragraaf zijn onmogelijk vast te stellen.

De Commissie is van mening dat de huidige tekst duidelijker was.

Artikel 16 - Aanpasbare woningen

Elk gebouw met meerdere woningen van meer dan 2.500 m² bestaat voor minstens 10% uit aanpasbare of aangepaste woningen die vlot toegang bieden tot de collectieve leefruimten van het gebouw.

Een aantal reclamanten vraagt te verduidelijken op welke manier de 10% moet worden berekend (op basis van de oppervlakte of het aantal woningen?) en in het bijzonder voor bestaande gebouwen (rekening houdend met nieuwe oppervlakten of ook met bestaande?).

De Commissie vraagt zich af of er een quotum van aanpasbare woningen boven een bepaalde oppervlakte moet worden vastgesteld. Ze zou het namelijk verstandiger vinden om dit quotum vast te stellen op basis van het aantal woningen. Dit betekent bijvoorbeeld een verhouding van 1 per 20 woningen, ongeacht de oppervlakte.

Artikel 17 – Mix van woningtypes

Elk project met meerdere woningen biedt een evenwichtige verdeling op het vlak van de woningtypes.

Sommige reclamanten merken op dat de beoordelingsbevoegdheid voor een regel nogmaals aan het bestuur wordt overgelaten ("**evenwichtige verdeling**"), wat, als wordt afgeweken van de oorspronkelijke bedoeling, kan leiden tot eindeloze discussies tussen de particuliere sector en de administratieve overheid bij het ontwerp van gebouwen.

Tal van reclamanten, waaronder de gemeenten Anderlecht, Brussel, Jette, Sint-Jans-Molenbeek en Perspective, vragen om dit artikel te herformuleren, omdat het te vaag is en onderhevig is aan willekeur. De

gemeente Anderlecht wijst erop dat het tekort zich vooral bij het aanbod grote woningen (3 slaapkamers of meer) voordoet.

De gemeente Elsene vraagt wanneer moet worden aangenomen dat de aanvraag afwijkt van dit artikel.

Ze wijst erop dat bij een gemeentelijk huisvestingsproject ook moeten worden ingespeeld op specifieke behoeften, afhankelijk van de bevolking. De verdeling moet dus ook aan die behoeften tegemoetkomen.

De gemeente Molenbeek vraagt om in een project met meerdere woningen steeds te voorzien in minimaal 20% woningen met drie slaapkamers. Ze vraagt ook om de integratie van minimaal 20% sociale woningen in een gebouw boven een bepaald aantal woningen verplicht te stellen. Ze vindt het bijzonder jammer dat een dergelijke verplichting niet in dit artikel is opgenomen.

De Commissie is van mening dat de huidige tekst in overeenstemming is met de filosofie van het project.

Artikel 18 – Verdeling van een bestaande woning

De opsplitsing van een bestaande woning in meerdere woningen kan worden toegestaan indien een van de door de opsplitsing ontstane woningen minstens over 3 slaapkamers beschikt.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Oudergem, Brussel, Vorst en Jette, vinden de vereiste van een woning met minstens 3 slaapkamers te streng / niet aangepast aan de verschillende configuraties (kleine gebouwen, gezien de omvang van de verdiepingen, gebouwen die niet over woningen met 3 slaapkamers of meer beschikken).

De gemeente Elsene stelt vast dat, hoewel de doelstelling is "diversiteit van de woningen verzekeren en aanmoedigen", deze bepaling zal leiden tot een vermindering van het aantal zeer grote woningen, die al zeldzaam zijn op de markt en vaak onbetaalbaar. In plaats van het aanbod te diversifiëren, zal deze bepaling het aanbod net beperken, met woningen met slechts 1 tot 3 slaapkamers, door het onderverdelen van de grootste bestaande woningen. Het sociologische argument van veranderende levensstijlen mag de bestaande situaties van overbezetting door een gebrek aan betaalbare grote woningen niet verdoezelen, en ze zo in de toekomst nog versterken.

Ze begrijpt de samenhang tussen de doelstellingen van de artikelen 17 en 18 niet goed: in het eerste artikel wordt verwezen naar een evenwichtige verdeling van woningtypes, waarbij 3 slaapkamers of meer worden genoemd, terwijl in het volgende artikel de opdeling van woningen met 4 slaapkamers of meer wordt toegestaan.

De gemeente Schaarbeek vraagt om toe te lichten dat de woning in kwestie een eengezinswoning moet zijn, anders zou een colivingeenheid aan deze voorwaarde kunnen voldoen.

Zij meent dat het hier ook nuttig kan zijn om de verhoging van het aantal woningen in een gebouw met meerdere eenheden te behandelen door de ontwikkeling van zelfstandige woningen op zolders of in kelders te verbieden, zodat bestaande woningen naar deze ruimten kunnen worden uitgebreid.

De Commissie waardeert dat dit artikel naar aanleiding van haar opmerking in haar vorige advies werd gewijzigd en de regels versoepeld zijn. Zij is niettemin van mening dat de splitsing van een woning afhankelijk moet worden gesteld van de terbeschikkingstelling van gemeenschappelijke ruimten die nodig zijn voor een goede bewoonbaarheid.

Voorts vindt de Commissie dat een balans moet worden opgemaakt van de toepassing van de richtsnoeren voor gemeenten, om de situatie beter te kunnen beoordelen. Zij betreurt dat dit niet is gebeurd in het geval van het MER.

Zij wijst erop dat de helft van de huishoudens in het BHG uit één persoon bestaat. Het is dus belangrijk om in deze behoefte te kunnen voorzien, en tevens grote woningen te kunnen behouden en de prijzen betaalbaar te houden.

Zij dringt aan op een versoepeling van de regels met betrekking tot de regularisatie van reeds opgedeelde gebouwen, op voorwaarde dat de woningen passend zijn. De Raad van State aanvaardt ook de toepassing van eerdere regelgeving.

6.3.2. Afdeling 2: Specifieke regels voor studentenwoningen

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Sint-Gillis en Perspective, begrijpen dat er voor studentenwoningen normen inzake interne oppervlakte worden vastgesteld terwijl dat niet het geval is voor klassieke woningen.

Een aantal reclamanten vragen om het verschil tussen een collectieve en individuele studentenwoning te verduidelijken (twee kamers met een gedeelde badkamer, 100 kamers met elk 1 bed, 1 kitchenette en 1 badkamer, maar ook met gemeenschappelijke kamers en keukens enz.).

De gemeente Ukkel betreurt dat de aanbeveling om sociale studentenwoningen te creëren (percentage bij het optrekken van een gebouw met minimaal 30 woningen) niet in aanmerking werd genomen.

Artikel 19 – Beperkte toepassing van de bepalingen van afdeling 1

Op studentenwoningen zijn uitsluitend de artikelen 14 en 15 van afdeling 1 van toepassing.

Perspective en de gemeente Ukkel stellen zich vragen bij de niet-toepassing van een aantal artikelen op studentenwoningen (buitenruimte, uitzicht, verlichting enz.).

Bepaalde reclamanten, waaronder de Stad Brussel, vragen om het residentiële statuut van de studentenwoningen overeenkomstig de GSV ten opzichte van het niet-residentiële statuut van deze woningen voor het EPB te verduidelijken.

Artikel 20 – Individuele studentenwoning

Elke individuele studentenwoning heeft een minimale nuttige oppervlakte van 24 m².

Perspective plaatst vraagtekens bij het verschil in behandeling voor studenten, die geen recht hebben op woningen van dezelfde omvang als anderen, terwijl studies aantonen hoe kwetsbaar de studentenpopulatie in bepaalde opzichten kan zijn en in welke mate de woning kan bijdragen tot een betere levenskwaliteit. Zonder de beperkingen en dus de prijs van de woningen te sterk te willen opdrijven, lijkt het Perspective de moeite waard om op zijn minst toegang te bieden tot een gedeelde buitenruimte met uitzicht op de gemeenschappelijke verblijfs- of keukenruimten.

De gemeente Ukkel stelt voor om wat in de opmerking werd genoemd aan de regel toe te voegen en alle functies die essentieel zijn voor huisvesting bijeen te brengen: slapen, wonen, hygiëne, maaltijden bereiden en nuttigen.

Zij benadrukt dat:

- het huurcontract duidelijk moet zijn en de student moet verhuizen zodra hij/zij is afgestudeerd om te vermijden dat een particuliere studentenwoning een studio wordt (die dan niet zou voldoen aan artikel 11);
- voor de studentenwoning geldt de verplichting tot een buitenruimte niet, maar ze moet wel toegang hebben tot een buitenruimte; de gebruikseenheid is het gebouw, dat de gemeenschappelijke keuken en de slaapkamers omvat.

In tegenstelling tot Perspective is de Commissie van mening dat de regel voor studio's het probleem vormt, en zij vraagt zich af waarom de omvang van de studio's zodanig werd uitgebreid.

Artikel 21 — Collectieve studentenwoning

Een collectieve studentenwoning beantwoordt aan de volgende voorwaarden:

1° de kamers hebben een minimale netto-oppervlakte van 12 m², bad- of douchekamer niet inbegrepen, en zijn uitgerust met een wastafel;

2° de woning bevat, per begonnen groep van 8 kamers een gemeenschappelijke leefruimte en een keuken die samen een minimale nuttige oppervlakte hebben van:

- 28 m² voor een collectieve studentenwoning met 2 tot 5 kamers;
- 32 m² voor een collectieve studentenwoning met 6 tot 8 kamers.

De gemeente Schaarbeek vraagt om deze normen op te leggen voor coliving en soortgelijke woningtypen. Ze merkt op dat de slaapkamer voor woningen van het type coliving slechts 9 m² hoeft te zijn, en dat de wasruimte daarbij niet is uitgesloten. Evenzo is het aantal slaapkamers hier beperkt tot 8, terwijl het aantal voor coliving werd verhoogd tot 15. De inrichting van een collectieve studentenwoning zou daarom kwaliteitsvoller zijn dan coliving.

Bepaalde reclamanten, waaronder de gemeente Ukkel, betreuren dat de gemeenschappelijke ruimten voor de fietsenstalling en afvalopslag in het artikel niet aan bod komen.

De gemeente Ukkel vindt 32 m² aan gemeenschappelijke ruimte veel te weinig voor 8 slaapkamers, de keuken, de maaltijdruimte en de woonruimte.

De Commissie is van mening dat het project in de huidige vorm aanvaardbaar is.

Artikel 22 — Aanpasbare studentenwoning

Elk project met meerdere studentenwoningen waarvan de vloeroppervlakte meer dan 1.000 m² bedraagt, bestaat voor minstens 10% uit aanpasbare studentenwoningen of studentenwoningen afgestemd op personen met beperkte mobiliteit.

De gemeente Schaarbeek is van mening dat de vereiste inzake aanpasbare studentenwoningen moet gelden vanaf de eerste woning en niet voor projecten vanaf 1.000 m². Op die manier worden PBM-studenten niet beperkt in hun keuzes (bereikbaarheid, nabijheid van voorzieningen enz.) en worden zij niet vooral samengebracht in grootschalige collectieve studentenwoningen.

Bepaalde reclamanten zijn van mening dat de drempel van 10% te hoog ligt gezien de reële vraag die voor dit type woningen wordt waargenomen (minder dan 1%) en het feit dat deze woningen slechts aan de behoeften van één type handicap (rolstoel) voldoen, wat aanzienlijke bijkomende kosten met zich meebrengt. Zij stellen voor om een drempel van ten minste 1% aangepaste of aanpasbare kamers voor personen met beperkte mobiliteit (in een rolstoel) te weerhouden, met een minimum van één aangepaste kamer per studentenhuysvestingsproject in de nabijheid van een instelling voor hoger onderwijs.

Zij vragen om de berekeningsmethode voor dit % en/of voor de 1.000 m² te verduidelijken (in aantal slaapkamers?). Moet rekening worden gehouden met de bestaande oppervlakten bij het berekenen van de drempel van 1.000 m²?).

De Commissie is van mening dat het project in de huidige vorm aanvaardbaar is.

Artikel 23 – Mix van types van studentenwoningen

Elk project met studentenwoningen zal over een evenwichtige verdeling van individuele en collectieve studentenwoningen beschikken.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeenten Brussel, Vorst, Elsene, Schaarbeek en Ukkel, zijn van mening dat dit artikel te vaag is en vatbaar is voor interpretatie en willekeur, en/of zij verzoeken om het te verduidelijken aan de hand van objectieve criteria (minimumpercentage collectieve woningen).

Een aantal reclamanten vraagt om normen voor betaalbare woningen toe te voegen (minimumpercentage voor grote projecten).

Artikel 24 – Gebouwen met 50 of meer kamers

Elk project voor studentenwoningen met 50 of meer kamers bevat:

- een woning die wordt gebruikt als conciërgewoning;
- een of meer foyers met afmetingen op basis van het aantal kamers.

De conciërgewoning bevindt zich bij de ingang van het gebouw en voldoet aan de regels zoals beschreven in afdeling 1 van dit hoofdstuk.

Sommige reclamanten zijn van mening dat dit artikel te beperkend is, vooral gezien de bijkomende kosten die dit met zich meebrengt:

- Een conciërgewoning vanaf 50 kamers is te strikt (streven naar 100 of 200 kamers/ een onderscheid maken tussen situaties waarbij de woning zich op de campus bevindt en situaties waarbij alle diensten elders worden georganiseerd, enz.);
- De gemeenschappelijke ruimten wegen te zwaar door (foyers bovenop de woonkamers/keukens die vereist zijn volgens artikel 21) en/of de drempel van 50 kamers is te strikt voor bijkomende ruimten van het type foyer en/of er moet een onderscheid worden gemaakt tussen studentenwoningen op of binnen 200 meter van de campus van een instelling voor hoger onderwijs en andere studentenwoningen om een foyer op te leggen.

bepaalde reclamanten, waaronder de gemeente Anderlecht, vragen om een definitie en de afmetingen van een "foyer in een studentenwoning" te verstrekken. Ze vragen zich af aan welke normen een conciërgewoning moet voldoen.

De Commissie is van mening dat deze verduidelijkingen niet nodig zijn in een verordening.

6.4. HOOFDSTUK 4: PARKEREN EN LEVERINGEN

De GMC herhaalt het verzoek om na te gaan hoe inclusiviteit, een gevoel van veiligheid en de volledige benutting van de verschillende categorieën gebruikers in het ontwerp van GSV kunnen worden geïntegreerd, en met name de parkeernormen te specificeren om deze doelstelling te bereiken.

Sommige reclamanten zetten vraagtekens bij het feit dat slechts bepaalde voertuigen (fietsen en motorvoertuigen) worden beoogd en vragen om deze discriminatie te rechtvaardigen en hiervoor een openbaar onderzoek op te starten.

Volgens de gemeente Elsene is het niet duidelijk of dit hoofdstuk van toepassing is op nieuwe of bestaande gebouwen, en er is geen enkele uitzondering in dit verband: terwijl fietsenstallingen soms mogelijk zijn, zijn parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en leveringen dat niet.

Zij vraagt of in dergelijke gevallen systematisch moet worden aangenomen dat er sprake is van een afwijking.

Artikel 25 – Parkeerplaatsen voor fietsen

Bij het Europees Parlement is een voorstel tot wijziging van de EPB-richtlijn ingediend om fietsparkeren verplicht te stellen. De GMC is van mening dat de GSV Good living het minimumaantal plaatsen moet respecteren, en vraagt om het volgende toe te voegen: "Als een parking meerdere functies vervult, pas dan het STOP-principe toe: fietsparkeerplaatsen zijn het gemakkelijkst bereikbaar en situeren zich het dichtst bij de ingang."

De gemeente Schaarbeek vraagt zich af of het relevant is eigenaars te verplichten om parkeerplaatsen voor fietsen in te richten, terwijl deze verplichting al bestaat in de openbare ruimte en ze niet bestaat voor motorvoertuigen.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Ukkel en Brupartners, zijn van mening dat de ambitie en de rigiditeit van de bepalingen renovaties complexer zullen maken, de kosten van renovaties, woningen en huurprijzen zullen opdrijven en grote ruimte/volumes zullen vereisen (met het risico dat een nieuwe permanente uitzonderingsregeling wordt gecreëerd of dat projecten a priori worden ontmoedigd), in het bijzonder voor collectieve gebouwen in mede-eigendom. Deze complicaties zullen waarschijnlijk eerder afbraak/heropbouw dan renovatie aanmoedigen;

§1. Minimale aantal plaatsen - Huisvesting

De GMC en sommige gemeenten zijn van mening dat de bepaling om het aantal plaatsen in openbare woningen terug te brengen niet zinvol is: de regel moet gelden voor alle soorten openbare en niet-openbare woningen. De fiets is een bijzonder goedkope en gezonde vervoerswijze, maar fietsdiefstal ontmoedigt het fietsen, zeker voor het publiek van de sociale woningen. De bewoners van sociale woningen dit democratische vervoersmiddel ontzeggen is dus sociaal niet te rechtvaardigen en discriminerend.

De GMC en een aantal gemeenten vragen om "**Dit aantal mag echter worden verminderd tot één plaats per woning in gebouwen voor openbare huisvesting.**" te schrappen. Dit druist in tegen alle logica. Het aantal fietsparkeerplaatsen kan geringer zijn in openbare woningen, die ontworpen zijn om een publiek te huisvesten dat zich soms in een kwetsbaardere situatie bevindt en gemakkelijker voor dit type vervoerswijze zou kunnen kiezen.

Het aantal plaatsen dat in toepassing van het eerste en het tweede lid wordt bepaald, wordt met 25% verhoogd voor gebouwen met meerdere woningen en een vloeroppervlakte van meer dan 1.000 m².

Volgens de gemeente Schaarbeek betekent het feit dat het gebouw een grotere vloeroppervlakte heeft niet dat de huurders meer dan 1 fiets per kamer hebben. Als dit betrekking heeft op het onthalen van bezoekers, betekent dit dat er sprake is van een doorgaans lege en ongebruikte ruimte. Net als bij motorvoertuigen kunnen bezoekers hun voertuig in de openbare ruimte parkeren.

Sommige reclamanten zijn van mening dat de ambitie van het aantal geplande plaatsen op het probleem zou kunnen stuiten van de noodzakelijke toegangen (en de grootte ervan) die moeten worden voorzien om deze plaatsen te bereiken (vooral voor kleine gebouwen met een enkelvoudige toegang via de weg).

Bepaalde reclamanten, waaronder de gemeenten Koekelberg en Ukkel, wijzen erop dat het delen van plaatsen tussen buurtbewoners vragen oproept over het toegangsrecht (soms tot bepaalde ruimten die via mede-eigendom beheerd worden) en het beheer ervan.

§3. Minimale aantal plaatsen - Activiteiten

"Het aantal parkeerplaatsen (...) wordt bepaald aan de hand van een met redenen omkleed voorstel van de aanvrager."

De GMC is van mening dat het hier relevanter zou zijn om de aanvragers te verwijzen naar de normen van het masterplan voor fietsparkeren, en vraagt om het volgende toe te voegen: "Bij openbare, vrijetijds- en recreatievoorzieningen moet bijzondere aandacht worden besteed aan het bieden van voldoende parkeergelegenheid in verhouding tot hun capaciteit."

Bepaalde reclamanten, waaronder de gemeenten Vorst, Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek en Ukkel, zijn van mening dat de voorgestelde criteria het niet mogelijk maken een nauwkeurige en vaststaande regel te formuleren (aangezien de criteria kunnen evolueren) met betrekking tot het vereiste aantal plaatsen.

§4. Voorwaarden voor de plaatsen

De GMC vraagt om het volgende toe te voegen:

- Minimale afmetingen per plaats;
- De plaatsen voor de deelfietsen zijn aangegeven door een duidelijk markering;
- Minimum 10% van de plaatsen is geschikt voor het parkeren van e-bikes en buitenmaatse fietsen.

3° (...) Fietsparkeerplaatsen op de ondergrondse verdieping -1 kunnen echter worden toegestaan als de toegangshelling van de benedenverdieping veilig begaanbaar is voor de gebruikers;

ze vraagt om de term "**ondergrondse verdieping -1**" te vervangen door "**een niveauverschil met de weg**" omdat, afhankelijk van de topografie, sommige ondergrondse verdiepingen -2 toegankelijk zijn vanaf de weg en, omgekeerd, kan worden overwogen om de fietsenstalling op de verdieping +1 te organiseren.

Sommige reclamanten, waaronder Schaarbeek, zijn van mening dat de ruimte op de benedenverdieping geen parkeerplaats moet zijn maar een leefruimte of een handelszaak die bijdraagt tot het straatleven, en dat het begrip "vlot" (in het bijzonder de nabijheid van de straat) moet worden uitgebreid;

Bepaalde reclamanten, waaronder de BGHM, zijn van oordeel dat deze bepaling aanzienlijke en zeer dure beheers- en controlewerkzaamheden met zich mee zal brengen;

De gemeenten Vorst, Elsene en Ukkel vragen om het te voorziene aantal oplaadpunten te specificeren.

§5 Gebouwen groter dan 1.000 m² die voor andere doeleinden dan huisvesting worden gebruikt

De GMC vraagt om het volgende toe te voegen: "**ten minste 10% van de beveiligde lockers is uitgerust met een oplaadapparaat voor elektrische fietsen.**"

Een reclamant (BVS) vraagt het volgende:

- Deze normen te herzien, vooral omdat ze niet van toepassing zijn op openbare huisvesting.
- De drempel voor toepassing te verhogen naar 100 in plaats van 10 plaatsen, en deze alleen op te leggen als er in de onmiddellijke omgeving behoefte aan is.
- Aan te geven dat deze bijkomende plaatsen stedenbouwkundige lasten in natura betreffen, en deze bepaling af te stemmen op het nieuwe BWLKE.

Perspective vindt dat de ratio voor het kantoor niet ambitieus genoeg is.

De Commissie vraagt om de titel te wijzigen en het concept van scooters en motorfietsen erin op te nemen.

Artikel 26 – Parkeerplaatsen voor motorvoertuigen

Sommige reclamanten wijzen erop dat binnenkort een Europese ontwerpverordening betreffende alternatieve brandstoffen van kracht wordt en dat de GSV daar niet naar lijkt te verwijzen;

Bepaalde reclamanten vragen om het ontwerp van GSV en de toekomstige herziening van het BWLKE samen te bestuderen.

BM-PB plaatst vraagtekens bij het ontbreken van normen voor kantoren in de GSV en de verwijzing naar het BWLKE, bij de rechtszekerheid en bij het proces dat dan niet meer afhankelijk is van het stedelijke aspect maar van de omgeving.

§ 1. Het aantal parkeerplaatsen voor motorvoertuigen wordt bepaald aan de hand van een met redenen omkleed voorstel van de aanvrager.

De GMC waardeert het ontbreken van een minimale parkeernorm, maar beveelt aan per wijk richtwaarden vast te stellen naar gelang van de mobiliteitssituatie. Ze raadt aan een gewestelijke toegankelijkheidskaart bij te werken om de lokale behoeften op objectieve basis te beoordelen. Ze is bezorgd over de motivering van het door de aanvrager gewenste aantal plaatsen, zonder duidelijke criteria, en verzoekt in de GSV een maximumplafond vast te stellen voor het aantal parkeerplaatsen voor woningen. Het MER wijst bovendien op het risico dat met het ontbreken van maxima gepaard gaat, en betwijfelt of dit een modale verschuiving teweeg zal brengen: "Aangezien de rechtvaardiging van het aantal plaatsen aan de aanvragers wordt overgelaten en niet is gekoppeld aan een doelstelling inzake parkeerdruk, zal het effect van de maatregel op de stimulans om van de auto over te schakelen op andere vervoerswijzen misschien eerder beperkt zijn."

De GMC en een aantal gemeenten zijn van mening dat de criteria ter rechtvaardiging van het aantal plaatsen niet voldoende expliciet en objectiveerbaar zijn, wat de weg opent voor een willekeurige beoordeling van de verordening. Voorbeelden: de mobiliteitsprofielen, de alternatieve regelingen voor gedeelde mobiliteit of parkeergelegenheid buiten de openbare weg.

Ze vraagt om dit artikel te reorganiseren om de leesbaarheid te vergroten en de criteria te verduidelijken:

1. de geografische toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de gedeelde mobiliteit in de wijk (aanwezig binnen of buiten het project, al dan niet toegankelijk voor wijkbewoners);
2. de aanwezigheid van parkeerruimte buiten de openbare weg in de wijk;
3. toevoeging van het volgende criterium: "**de in het project uitgevoerde maatregelen ter bevordering van de duurzame mobiliteit, zoals de integratie van deelauto's met een gereserveerde parkeerplaats, deel(vracht)fietsen, openbaarvervoerbewijzen ...**".

Perspective en de gemeenten Brussel en Elsene zijn van mening dat de snel evoluerende criteria (mobiliteitsdiensten bijvoorbeeld) niet geschikt zijn om als basis te dienen voor dit artikel.

IEB verzoekt om strengere regels voor de terreinen die bestemd zijn voor productieactiviteiten om de omwonenden te beschermen tegen de concurrentie van bedrijfsvoertuigen.

De BGHM benadrukt de noodzaak van minimum- en maximumdrempels voor het aantal plaatsen voor openbare instellingen die werken met overheidsopdrachten die lang en moeilijk te implementeren zijn, en voor wie rechtsonzekerheid dramatische gevolgen zou hebben op het gebied van termijnen.

De Commissie is van mening dat een minimumbasis voor parkings noodzakelijk is. Voor woningen die worden ontwikkeld door particuliere investeerders vormen parkings een kostenpost, dus zullen zij proberen deze tot een minimum te beperken.

Zij is het eens met de GMC dat het moeilijk is om te algemene regels te interpreteren.

§ 2. Verhoging om gedeelde of voor de wijk ter beschikking gestelde parkeerplaatsen te creëren

De GMC stelt voor om de verhoging van het aantal plaatsen afhankelijk te maken van een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

De gemeente Schaarbeek vraagt om aan te geven hoeveel bijkomende plaatsen mogelijk zijn. Er bestaat geen garantie dat ze worden gedeeld met of beschikbaar worden gesteld van de omwonenden. Zodra de vergunning is afgegeven en toegepast, bestaat hierover geen verdere controle meer. Het verdient de voorkeur om dit in de milieuvergunning op te nemen, desnoods met een vermindering van het aantal plaatsen.

Sommige reclamanten vinden het absurd om over een verhoging te praten als er in de eerste plaats nog geen drempel is vastgesteld.

Bepaalde reclamanten, waaronder Perspective en de gemeente Schaarbeek, zetten vraagtekens bij de manier waarop deze bepaling zal worden gecontroleerd (er bestaat geen garantie dat de plaatsen worden gedeeld met of ter beschikking worden gesteld van de omwonenden).

§ 3. Plaatsen voor PBM

De GMC vraagt om te verwijzen naar de bijlage inzake toegankelijkheid.

De gemeente Schaarbeek merkt op dat het aantal plaatsen in §2 niet werd gespecificeerd. Het is bijvoorbeeld moeilijk om 2 plaatsen voor PBM te voorzien als slechts met één plaats wordt verhoogd. In §3 wordt verwezen naar parkeerplaatsen die zijn toegestaan in toepassing van §3. Is hier geen sprake van een fout?

Sommige reclamanten merken op dat het aandeel van PBM-parkeerplaatsen in een woongebouw veel groter zal zijn dan in andere gebouwen en zij vinden deze bepaling te beperkend.

BM-PB vraagt het begrip "aangepast voor PBM's" te verduidelijken: zijn de plaatsen voorbehouden voor PBM's of voldoen ze aan de normen voor PBM's maar zijn ze niet automatisch voorbehouden? Dit moet worden gewijzigd in "aanpasbaar", d.w.z. aan de afmetingen voor PBM (maar niet "voorbehouden voor PBM", tenzij dit noodzakelijk is).

Bepaalde reclamanten, waaronder de BGHM, wijzen erop dat een directe onafhankelijke toegang (in feite noodzakelijk voor een veilige toegang tot het gebouw) en de verplichting om toegang te verlenen voor PBM (aangezien de parkeergelegenheid zich in de kelder bevindt) een extra verticale circulatie en een extra lift vereisen (aangezien deze beschikbaar zijn voor externen).

§ 4. "[...] Bovendien moeten parkings met meer dan 10 plaatsen aan de volgende voorwaarden voldoen:

1° zij hebben een directe toegang onafhankelijk van de gemeenschappelijke circulatie van het gebouw;

2° zij worden voorzien van de nodige infrastructuur voor de plaatsing van oplaadpalen voor elektrische voertuigen. In deze infrastructuur wordt voorzien voor elke parkeerplaats in gebouwen die volledig of gedeeltelijk voor huisvesting bestemd zijn en naar rato van één plaats per vijf in gebouwen of delen daarvan die een andere bestemming hebben."

De GMC merkt op dat dit niet consistent is met andere wetteksten zoals:

- De ordonnantie betreffende de milieuvergunningen die een vergunning vereist vanaf 10 parkeerplaatsen (en niet met meer dan 10 parkeerplaatsen).
- Het besluit van de BHR van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingvoorwaarden van toepassing op parkings, en artikel 20 daarvan, waarin het volgende is bepaald: "De nieuwe parkings zullen de nodige kokers voorzien voor de elektrische kabels die de latere installatie van een laadpunt voor elke parkeerplaats mogelijk maken".

- Het besluit van 29 september 2022 tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn, waarin in artikel 3 ervan quota worden vastgesteld van parkeerplaatsen die tegen 2025, 2030 en 2035 met oplaadpunten moeten worden uitgerust voor kantoor-, woon- en andere parkings.

De GMC vraagt om te verwijzen naar bestaande wetgeving en het volgende toe te voegen: "**De laadpalen zijn toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit (bijlage art. 16)**".

Ze vraagt ook om een 5e paragraaf toe te voegen over plaatsen voor deelvoertuigen.

§5. Parkeerplaatsen voor deelvoertuigen

1° Parkeerplaatsen voor deelvoertuigen kunnen aan het project worden toegevoegd.

2° Parkeerplaatsen voor deelvoertuigen zijn verplicht voor gebouwcomplexen met minimaal 8 woningen, indien er in parkeerplaatsen voor personenwagens is voorzien en er binnen een straal van 300 m rond het project geen aanbod voor autodelen "station based - round trip" voorhanden is.

3° Voorwaarden voor de aanleg van plaatsen voor deelvoertuigen

- Elk deelvoertuig heeft een vaste specifieke plaats (of bevindt zich in een geheel van plaatsen voor deelvoertuigen).
- Elk deelvoertuig is altijd openbaar toegankelijk voor bewoners en bezoekers, zodat elke gebruiker onafhankelijk toegang heeft tot het deelvoertuig.
- Elk deelvoertuig is zichtbaar en duidelijk aangegeven voor bewoners en bezoekers door een duidelijke signalisatie van de plaats zelf.
- De plaats van de deelvoertuigen situeert zich dicht bij de woningen van de bewoners dan de parkeerplaatsen voor privévoertuigen.
- Op elke plaats is een internetverbinding beschikbaar om de deelvoertuigen gemakkelijk te kunnen gebruiken.
- De deelvoertuigen bevinden zich bij voorkeur bovengronds en bij uitzondering ondergronds, terwijl voor ondergrondse locaties de bovengenoemde voorschriften blijven gelden.

De gemeente Schaarbeek merkt op dat er wordt verwezen naar parkings met "**meer dan**" 10 plaatsen, maar als we de logica van de toepassing (en waarschijnlijk de beoogde toepassing) van milieuvergunningen volgen, wordt de drempel vastgesteld "**vanaf**" 10 plaatsen. Dit moet worden rechtgezet.

Ze vraagt de mening van de DBDMH hierover. Ze vreest dat we vooruitlopen op een technologie die nog kan evolueren of wijzigen (sommige Europese landen beperken het gebruik van elektrische voertuigen al). Het risico bestaat dat technische installaties worden opgelegd die over enkele jaren mogelijk verouderd zijn.

Sommige reclamanten maken zich zorgen over de gevolgen van deze bepaling, want ze houdt in dat alle voertuigen tegelijkertijd kunnen opladen, waarbij de impact op het elektriciteitsnet nog moet worden beoordeeld.

De Commissie is het eens met de mening van de GMC.

Artikel 27 - Leveringen

§1 en 2

De GMC vraagt om het volgende toe te voegen:

- De leveringszones zijn toegankelijk voor vrachtfietsen.

- De leveringszones voor spoorwegstations of openbare diensten moeten worden aangepast aan de taken waarmee ze zijn belast en elk geval moet aan een specifieke analyse worden onderworpen.

Een reclamant (BVS) merkt op dat de specifieke ruimten in Good-Living niet zinvol en in elk geval buiten proportie lijken. Dankzij de ontwikkeling van de "last mile"-stadslogistiek, waarbij meer gebruik wordt gemaakt van soepele en lichte transport- en leveringswijzen in stedelijke omgevingen, behoort de levering per vrachtwagen immers tot het verleden. Bovendien is deze regel bij de meeste renovatie-/reconversieprojecten vrijwel onmogelijk te verwezenlijken.

Verband met het GBP en de stedenbouwkundige lasten: een reclamant vraagt wat de bestemming zal zijn van de vloeroppervlakten die worden gegenereerd door deze plaatsen voor fietsen of voertuigen die door derden worden gebruikt?

- Worden ze beschouwd als ondergeschikt aan de hoofdfunctie van het gebouw waarvoor de vergunning wordt aangevraagd? In dat geval, als het om een functie gaat waarvoor het GBP of een BBP de vloeroppervlakte in de zone beperkt, zal het creëren van deze oppervlakten tot gevolg hebben dat de nuttige oppervlakte van deze functies (kantoren bijvoorbeeld) kleiner wordt.
- Krijgen ze een aparte bestemming toegewezen, en zo ja, welke? Aangezien de bestemming "parking" niet voorhanden is en deze plaatsen inkomsten kunnen genereren, bestaat het risico dat deze ruimten een bron van stedenbouwkundige lasten worden als handelszaken.

Verband met het BWLKE: een reclamant vraagt om de verplichtingen met betrekking tot parkeerplaatsen in de GSV Good Living enerzijds en de toekomstige herziening van het BWLKE anderzijds op elkaar af te stemmen en de op elkaar inwerkende gevolgen ervan zorgvuldig te bestuderen.

Perspective verzoekt om meer minimumvoorwaarden om de levensvatbaarheid van het gebruik van de leveringszone (manoeuvrerzone) te garanderen.

De gemeente Schaarbeek en BM-PB zijn van mening dat de drempel van 2.000 m² waarboven de verplichting om in ruimte voor vrachtwagens te voorzien wordt opgelegd, niet geschikt lijkt voor bepaalde functies (in gewoon taalgebruik: supermarkten, groothandelaars en doe-het-zelfzaken) die leveringen per vrachtwagen ver onder de drempel van 2.000 m² vereisen. De leveringen hebben gevolgen voor de verkeersveiligheid en veroorzaken overlast in de openbare ruimte; ze leiden vaak tot klachten. De drempel voor de classificatie van milieuvergunningen moet worden toegepast, d.w.z. 1.000 m² voor handelszaken, en er moeten meer stimulansen komen om de gevolgen van activiteiten in de openbare ruimte tot een minimum te beperken.

LB is van mening dat de grens van 2.000 m² opnieuw moet worden bekeken in het licht van de realiteit op het terrein en dat het gebruik van vrachtwagens voor kleine oppervlakten moet worden verboden om te voorkomen dat leveringen met vrachtwagens buiten de openbare weg plaatsvinden (waardoor de doelstelling niet wordt gehaald).

§3.: Bepaalde reclamanten, waaronder Brupartners, de GMC, BM-PB en LB, stellen voor om de criteria voor de leveringszones aan te passen om ze meer in overeenstemming te brengen met de veranderende praktijken op dit gebied: gebruik van lichtere vervoerswijzen (bestelwagens, bakfietsen enz.) volgens het "last mile"-principe.

Perspective en de gemeente Elsene stellen voor om de bepaling aan te vullen met eisen op het gebied van opladen, omkeren en manoeuvreren alsook inrijden van de straat (vermijden van dode hoeken, gebruikskonflicten of grotendeels blinde gevels).

BM-PM is van mening dat bepalingen op basis van minimumoppervlakten bestemd voor leveringen (in plaats van op basis van het aantal loskades) meer flexibiliteit en aanpassingsvermogen voor de huidige en toekomstige stadslogistiek zouden bieden.

De Commissie vraagt om een paragraaf toe te voegen over het feit dat moet worden voorzien in de werking van een goede stadslogistiek, met name de distributie/ontvangst van pakketten en de toegankelijkheid wanneer mensen niet thuis zijn. Dit is een zeer ingrijpende kwestie, gezien de explosieve groei van e-commerce. Ze stelt voor om elke x meter een plaats te voorzien voor leveringen op de openbare weg.

7. BIJLAGE: TOEGANKELIJKHEID VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

Sommige reclamanten, waaronder Perspective en de gemeenten Vorst, Koekelberg, Schaarbeek, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe, betwisten de relevantie en het belang van een aparte bijlage gescheiden van de rest van de tekst voor de regels inzake toegankelijkheid, of zij zijn gekant tegen aangezien dit de indruk wekt dat er slechts gering belang aan wordt gehecht.

Bepaalde reclamanten zijn bezorgd over het ontbreken van bepaalde criteria ten opzichte van de huidige GSV. Andere, waaronder de gemeente Ukkel, verzoeken om de verplichtingen van de DBDMH in de bijlage na te leven.

Een reclamant vestigt de aandacht op het feit dat de toename van de beperkingen waarschijnlijk zal leiden tot een overeenkomstige toename van het aantal verzoeken om afwijkingen, een punt dat reeds problematisch was tijdens het vorige ontwerp van herziening van de GSV.

De gemeente Elsene is van mening dat het gebruik van de term "persoon met beperkte mobiliteit" (PBM) en de definitie ervan in artikel 3 om twee redenen **problematisch** zijn. Deze definitie is gebaseerd op het medische model inzake handicap, dat vervangen werd door de definitie in het VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap (UNCRPD). Ten tweede zijn in het begrip "persoon met beperkte mobiliteit" bepaalde personen met een handicap voor wie toegankelijkheidscriteria relevant zijn niet opgenomen.

Onder personen met een handicap wordt verstaan: "personen met langdurige fysieke, mentale, verstandelijke of zintuiglijke beperkingen die in hun interactie te kampen hebben met diverse drempels die hen kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met anderen te participeren in de samenleving". (Artikel 1, UNCRPD)

In de tekst van de GSV moet de term "**persoon met een handicap**" worden gebruikt, aangezien daarin de sociale/maatschappelijke dimensie van een handicap wordt erkend. Het is deze term die België heeft ingevoerd door het recht op volledige inclusie in 2021 in de grondwet op te nemen - Titel II Artikel 22 ter van de Grondwet.

- In het ontwerp van GSV moet de term "persoon met een handicap" worden gebruikt in plaats van "persoon met beperkte mobiliteit", en de bijbehorende definitie moet in overeenstemming zijn met de definitie van de UNCRPD.
- in de overwegingen moet een verwijzing worden opgenomen naar de UNCRPD en artikel 22 ter van de Grondwet.
- Het ontwerp van GSV moet normen opnemen inzake bewegwijzering, contrasten, beveiliging, hoorbare aankondigingen en visuele signalen, alsook voorzieningen (toetsenborden, inductielussen) om ervoor te zorgen dat barrières voor mensen met zintuiglijke of verstandelijke beperkingen worden weggenomen.

De gemeente Elsene stelt vast dat in de GSV vage en onduidelijke bewoordingen worden gebruikt om over toegankelijkheid te spreken, terwijl het een duidelijk, nauwkeurig concept is dat erkend wordt door normen en regelgeving. Ze vraagt om de term "*toegankelijkheid*" of zelfs "*die voldoet aan de toegankelijkheidscriteria in de bijlage*" te gebruiken in plaats van "*aangepast aan PBM*". Bijvoorbeeld in Titel I, art. 4: Inrichting van de open ruimte, art. 12: Voetgangers enz.

De GMC betreurt dat verscheidene criteria van de vorige GSV niet meer in het ontwerp van GSV zijn opgenomen. Een onvolledige aanpak kan een inrichting ontoegankelijk maken, deze criteria zijn geen details, zij moeten deel uitmaken van de normen.

De gemeente Schaarbeek meent dat de aanpassing van de bouwwerken en hun omgeving van essentieel belang is. Het is echter belangrijk een onderscheid te maken tussen wat bijzondere aandacht moet krijgen in het kader van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, en wat moet worden nageleefd en gecontroleerd om het comfort van PBM's te garanderen. Bewegwijzering, accessoires, meubilair enz. vallen duidelijk buiten de bevoegdheid van stedenbouw en hiervoor moet afzonderlijke, aangepaste wetgeving worden opgesteld met specifieke instanties voor controles en sancties.

Volgens haar horen deze bepalingen niet thuis in de GSV aangezien hiervoor een controle nodig is met betrekking tot inbreuken of het aflopen van de vergunning, en voor de wijziging ervan een stedenbouwkundige vergunning nodig is, ook al geldt hiervoor duidelijk een vrijstelling op grond van het besluit betreffende werken van geringe omvang.

Bepaalde reclamanten, waaronder de gemeenten Schaarbeek en Ukkel, vragen zich af of het relevant is om zaken met betrekking tot de toegankelijkheid voor PBM's en veiligheidsnormen (trappen, nooduitgangen enz.) te combineren.

De Commissie is het eens met de mening van de GMC.

7.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

Artikel 2 – Toepassingsgebied

§1 Leden 9° et 10°

Een reclamant vestigt de aandacht op de impact van de criteria voor de toepasselijkheid van de bijlage op handelszaken en kantoren, met betrekking tot de economische kwetsbaarheid van kleinschalige commerciële activiteiten.

Lid 12: "parkeerruimtes van minstens tien parkeerplaatsen voor motorvoertuigen"

Sommige reclamanten vragen om ervoor te zorgen dat er rond plaatsen van openbaar belang parkeergelegenheid is. Nu het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg afneemt, kan dit criterium ertoe leiden dat er bij toekomstige projecten minder parkeerplaatsen voor personen met een handicap beschikbaar zijn.

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Elsene, vinden de drempel voor het toepassingsgebied met betrekking tot parkings te hoog en stellen een verlaging voor.

Lid 13: Een reclamant vestigt de aandacht op het feit dat de toegang voor PBM's tot gemeenschappelijke ruimten in nieuwe en oude gebouwen zeer lastig is tijdens renovaties en vraagt om plannen op te stellen voor nieuwe gebouwen.

§2.: Een aantal reclamanten, waaronder HUB en de gemeente Elsene, maken zich zorgen over de toepassing van de regels voor bestaande gebouwen (aanzienlijke toename van het aantal aanvragen voor afwijkende stedenbouwkundige vergunningen, onevenredige toepassingscriteria voor bestaande gebouwen, de bouw van een uitbreiding wijzigt niet systematisch de bestaande toegangen, enz.).

Bepaalde reclamanten vinden de oppervlaktebeperking van 100 m² voor de uitzondering met betrekking tot voor klanten toegankelijke lokalen willekeurig, zij trekken de rechtvaardiging voor deze drempel in twijfel en/of vragen om wijzigingen:

- Verhoog deze limiet tot 40 m² en bied praktische en technische ondersteuning voor kleinere oppervlakten.
- Schrap deze uitzondering en verplicht alle horecagelegenheden om een toilet te hebben dat inclusief en toegankelijk is voor PBM's/ behalve wanneer dit technisch onmogelijk of onredelijk duur is (te rechtvaardigen door de aanvrager).
- Stel een grens qua grootte van 200 m² vast voor bestaande gebouwen, waaronder de PBM-normen uit de GSV niet van toepassing zouden zijn.

7.2. HOOFDSTUK 2 - GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 3 - Signalisatie

De GMV verzoekt om veiligheids- en beveiligingsnormen toe te voegen.

Zie de huidige GSV: "deze uitspringende voorwerpen (van het type brandhaspel, brievenbus, radiator, vensterdorpel enz.) die meer dan 0,20 m uitsteken ten opzichte van de muur of de draagstructuur waarop zij bevestigd zijn, worden langs de zijkant voorzien van een stevige voorziening tot op de grond, waardoor de slechtiende personen hun aanwezigheid kunnen opmerken."

Voorstel (GSV 2019): "De uitspringende voorwerpen (van het type brandhaspel, brievenbus, radiator, vensterdorpel enz.) die meer dan 0,20 m uitsteken ten opzichte van de muur of de draagstructuur waarop zij bevestigd zijn, zijn langs de zijkant voorzien van een stevige voorziening tot op de grond, waardoor blinden en slechtienden hun aanwezigheid kunnen opmerken. Tussen de grond en de muren moet een contrast worden aangebracht."

Zij vraagt om een signalisatieplan met pictogrammen op te leggen (tenzij dit in het BWRO moet worden gedefinieerd).

"§1: Alle signalisatie-elementen moeten zichtbaar, leesbaar en begrijpelijk zijn."

De GMC vraagt om voorwaarden toe te voegen.

- Ook voor de bezoekers ontworpen signalisatie.
- Podotactiele geleidelijnen naar het onthaal en naar de kiosken - ook verticale "circulaties" toevoegen (liften/trappenhuizen).

En "§ 2. Van zodra nodig wordt waarschuwingbekleding geplaatst." te beschrijven.

De gemeente Evere is van mening dat het project blijk geeft van een ideologische visie die gericht is op actieve vervoerswijzen ten nadele van andere vervoerswijzen. Dit houdt een groot risico in voor mensen met beperkte mobiliteit, van wie de meesten met de auto reizen, namelijk dat ze geen parkeerplaats meer vinden in de nabijheid van hun vertrek- of aankomstplaats.

De drastische vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg bij elk herontwikkelingsproject, of het verbod om in graatvorm te parkeren in combinatie met de behoefte om te voorzien in parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, oplaadpunten voor elektrische voertuigen, pendelzones voor gedeelde zachte mobiliteit, fietsboxen en bomen dreigt te veel spanning te creëren in de stad en zal ontegensprekelijk tot gevolg hebben dat de kosten voor het huren of (ver)kopen van parkeerplaatsen buiten de openbare weg op de privémarkt zullen stijgen.

Bij deze stedenbouwkundige visie wordt ook geen rekening gehouden met de vrije keuze die ieder individu maakt voor zijn of haar vervoerswijze, zonder in aanmerking te nemen dat deze keuze kan worden geleid door andere vereisten op het gebied van welzijn, geestelijke gezondheid of socioculturele context.

De gemeente vreest dat de maatregelen om het parkeren op de openbare weg te beperken, in combinatie met de versoepeling van de normen voor het parkeren buiten de openbare weg en het ontoereikende aanbod inzake openbaar vervoer, een aanzienlijk aantal inwoners van Evere ertoe zal aanzetten om weg te trekken uit de stad. De gemeente Evere heeft een negatief advies uitgebracht over deze specifieke maatregelen.

BM-PB stelt de criteria inzake leesbaarheid en begrijpelijkheid van de bewegwijzering ter discussie, stelt een standaardisatie van de pictogrammen voor om verwarring te voorkomen en vestigt de aandacht op het feit dat het belangrijk is om bepaalde soorten handicaps niet over het hoofd te zien (mensen met een mentale handicap/laaggeletterden en analfabeten enz.).

De Commissie is het eens met de mening van de GMC.

8. CONCLUSIE

De Commissie waardeert het dat de regering een herziening van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening opnieuw op de agenda heeft gezet waarbij de volgende punten centraal blijven staan: de levenskwaliteit in een stedelijke omgeving die het milieu op gewestelijk niveau in stand wil houden en wil verbeteren; die proactief reageert op huidige en toekomstige uitdagingen met het oog op een grotere veerkracht, en met oog voor flexibiliteit, het beginsel van inclusiviteit en respect voor erfgoedwaarden en het stedelijk kader. Zij meent dat het ontbreken van precieze regels voor de profielen en inplanting van gebouwen tot het tegenovergestelde resultaat kan leiden.

Zij merkt op dat het nieuwe ontwerp van GSV bij diverse belanghebbenden en beroepsbeoefenaren meteen aanleiding heeft gegeven tot bezorgdheid, zowel over de methodologie, de inhoud als de praktische uitvoering.

Hoewel zij begrip heeft voor de wens om de regelgeving begrijpelijker en duurzamer te maken teneinde gelijke tred te houden met de technische ontwikkelingen, plaatst zij toch vraagtekens bij het feit dat, om deze doelstellingen te bereiken "alleen weloverwogen en nauwkeurige regels worden vastgesteld wanneer dat nodig wordt geacht". Zij vraagt zich namelijk af wie deze noodzaak zal kunnen beoordelen? In welke gevallen?

Net als tal van reclamanten vreest de Commissie dat de subjectieve beoordeling van dossiers (zoals het geval is voor de goede ruimtelijke ordening) de deur openzet voor willekeur. Het MER wijst er ook op dat dit het werk van de besturen om vergunningsaanvragen te analyseren zal bemoeilijken. Zij vreest dat vaag geformuleerde bepalingen of bepalingen die zich beperken tot algemene beginselen kunnen leiden tot aanzienlijke rechtsonzekerheid bij de behandeling van dossiers voor stedenbouwkundige aanvragen. Deze bepalingen van indicatieve aard zouden het onderwerp kunnen zijn van gidsen of vademecums, zoals al het geval is voor bepaalde gebieden (zie bijvoorbeeld voor voetgangers, fietsers enz.).

Bovenop de minimumnormen, die vermoedelijk in overeenstemming zouden zijn, moet het mogelijk zijn om projecten als niet-afwijkend te beschouwen als ze verenigbaar zijn met goede ruimtelijke ordening. Het is daarom belangrijk om minimumnormen te handhaven en over een vademecum met aanknopingspunten te beschikken om meer inzicht te bieden in de beoordelingscriteria inzake goede ruimtelijke ordening. Dit geldt in het bijzonder voor kleine projecten die betrekking hebben op het grote publiek, dat de regels en beoordelingsnormen gemakkelijk moet kunnen begrijpen.

De Commissie benadrukt dat bij het nastreven van de doelstellingen van het GPDO rekening moet worden gehouden met de sociale en culturele geografie, de geschiedenis en het erfgoed van Brussel. De Commissie zou met name graag zien dat in titel I wordt herinnerd aan de doelstelling betreffende de dynamisering van de lokale identiteitskernen van het GPDO. Het wijkniveau kan een hefboom zijn voor een lokale en solidaire ontwikkeling.

De Commissie stelt voor om de GSV, die voor het gehele gewestelijke grondgebied geldt, te beperken tot minimale, nauwkeurige stedenbouwkundige regels om de voorspelbaarheid ervan te garanderen. Andere lokale instrumenten (ZGSV, BBP, RPA) moeten dan de beoordeling van de locaties meer in detail aanvullen.

Net als de KCML (Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen) en andere reclamanten, vraagt zij dat de nieuwe tekst consistent is met andere wetteksten (bv. het besluit betreffende werken van geringe omvang) om toepassingsproblemen te voorkomen.

Een aantal elementen die in het advies worden genoemd, maken deel uit van de noodzakelijke evaluatie van het BWRO. De Commissie is zelfs van mening dat de definitieve goedkeuring van de GSV afhankelijk moet worden gesteld van deze evaluatie.

De Commissie raadt aan om een diepgaande testfase met de stedenbouwkundige diensten in te stellen, op basis van concrete gevallen die aan de gemeentelijke of gewestelijke loketten worden behandeld. Voorbeelden van goede praktijken uit andere gewesten en steden zouden bij deze gelegenheid nader kunnen worden onderzocht.

Het gaat meer bepaald over de regeling betreffende de openbare onderzoeken en de werking van de overlegcomités (OC), de kwaliteit van het openbaar debat, het beheer van de projectvergaderingen ingevoerd door het BWRO, het besluit betreffende de vrijstellingen en het verloop van publiek-private en publiek-publieke partnerschappen, de kwaliteit en de capaciteit van de diensten "stedenbouw" van de gemeenten en het Gewest, evenals de noodzakelijke samenwerking tussen de gewestelijke besturen (Urban, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel) en tussen het Gewest en de gemeenten, en het gebruik van "Kwaliteitskamers" om open discussies mogelijk te maken. Er is ook de kwestie van de kwaliteit en de samenstelling van de teams, bureaus, architecten enz., evenals de permanente vorming van de betrokken publieke en private betrokken actoren en de studenten in deze domeinen, de relatie met het team van de Bouwmeester Maître Architecte (BMA), de synergieën met en tussen de technische en logistieke diensten (MIVB, Vivaqua, Engie, Proximus enz.), het gebruik van stedenbouwkundige lasten enz.

Alle gevraagde aanvullende onderzoeken of evaluaties kunnen ook in het MER van het ontwerp worden opgenomen. Bijvoorbeeld de vergelijking met andere steden - de uitvoering van de afschaffing van het verordenende gedeelte van de stedenbouwkundige verordening in Wallonië, de vergelijking van de normen voor de indeling van een woning zoals die in de gemeenten bestaan, enz. Al deze elementen zouden in het MER van de nieuwe GSV moeten worden geïntegreerd.

De Commissie vindt dat de governance momenteel ontoereikend is. De Commissie nodigt uit om, parallel met de opstelling van deze tekst, een project in die zin op te zetten.