



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES
OVER HET ONTWERPBESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING TER BEPALING VAN
DE HANDELINGEN EN WERKEN DIE VRIJGESTELD ZIJN VAN EEN STE-
DENBOUWKUNDIGE VERGUNNING, VAN ADVIES, BEKENDMAKING OF
MEDEWERKING VAN EEN ARCHITECT**

Aanvrager	Minister van Mobiliteit E. Van den Brandt
Aanvraag ontvangen op	21.05.2021
Uiteenzettingen	31.05.2021 door mevr. Julie De Bruyne (adviseur kabinet van staatssecretaris voor Stedenbouw, dhr. P. Smet, en mevr. Emmanuelle Jouniaux, URBAN
Overgemaakt document	Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2008 tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gemachtigde ambtenaar, van de gemeente, van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, van de overlegcommissie evenals van de speciale regelen van openbaarmaking of van de medewerking van een architect en presentatie: "Het BBHR tot wijziging van het BBHR gering belang 13 november 2008"
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	14.06.2021

Ter inleiding stelt de Commissie vast dat de stedenbouwkundige procedures ingewikkeld en traag zijn. Deze procedures vormen een probleem omdat ze bevorderen dat wegen op exact dezelfde wijze worden heraangelegd, wat soms niet overeenstemt met de GSV, waardoor de verbreding van trottoirs wordt tegengehouden.

De procedures vertragen ook de aanpassing van de openbaarvervoerhaltes voor personen met beperkte mobiliteit of ze ontmoedigen de aanplanting van bomenrijen langs de weg¹.

De procedures voor de aanvragen van stedenbouwkundige vergunning dragen niettemin bij aan de stedelijke democratie en bieden de mogelijkheid op projecten te reageren die een langdurige impact hebben op de stad.

De Commissie vindt dat de procedure voor het afleveren van de stedenbouwkundige vergunningen dringend moet worden hervormd om deze doeltreffender en vlotter te laten verlopen, zodat de openbare ruimte niet steeds op exact dezelfde wijze moet worden heraangelegd, en ze mag bouwheren niet ontmoedigen om ambitieuze projecten te ontwikkelen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is.

¹ bomenrijen langs de weg, bijvoorbeeld tussen de parkeerplaatsen dragen bij aan een snelheidsvermindering van auto's omdat de bomenrijen de indruk geven dat de weg smaller is.

Boven op het advies over het ontwerpbesluit suggereert de Commissie dus een tussentijdse procedure tussen de voorlopige inrichting en de vergunningsaanvraag, tijdens welke Urban de voorlopige inrichting en de overeenstemming met de doelstellingen van Good Move zou kunnen goedkeuren. Dit zou kunnen gebeuren in het kader van de hervorming van het BWRO.

Maar vanuit een meer fundamenteel oogpunt zou het BWRO aandacht moeten besteden aan het evenwicht tussen de kwaliteit van de inrichtingen, de snelheid van de uitvoering en het respect voor de participatieve democratie.

Gecoördineerde versie **HOOFDSTUK III Handelingen en wegenwerken**

Afdeling 1 Handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning

De Commissie stelt vast dat testzones of voorlopige inrichtingen vaak geen veilige voetgangersoversteekplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit hebben, bijvoorbeeld slechtzienden.

De Commissie vraagt dat voorlopige inrichtingen systematisch veilig worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit en dat er voorzien wordt in controles.

Art. 12 c) - gecoördineerde versie, art. 6 *"voor zover deze bij het ontbreken van een aanvraag tot verlenging van de test of van het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning die de aanleg van de weg definitief maakt, in zijn oorspronkelijke staat wordt hersteld aan het eind van de proefperiode en ten laatste aan het eind van termijn van twee jaar, een verduidelijkingsnota over de doelstelling, termijn en planning van de proefaanleg, bijgevoegd aan de aangetekende brief voorzien in artikel 2/1 §1, wordt overhandigd en dat voorafgaand aan de tijdelijke aanleg een gunstig advies van de DBDMH werd verkregen" [worden] toegevoegd na de woorden "voor een maximumduur van twee jaar"*

De Commissie vestigt de aandacht op de kwestie van succesvolle voorlopige inrichtingen, waarbij er evenwel geen geld beschikbaar is voor een grondige herinrichting. Dat is het geval voor de afgescheiden fietspaden zoals die in de tunnel tussen Sint-Lazarus en de Pachecolaan.

De Commissie vraagt om dit artikel in verband te brengen met het besluit over de stedenbouwkundige vergunningen van beperkte duur en om een regularisatie van de lowcost-situatie toe te staan voor een maximale duur, bijvoorbeeld 10 jaar.

Art. 12. d) - gecoördineerde versie, art. 6 5° *Betreffende " de verlenging met een bijkomend jaar van de voorlopige aanleg van de weg, bedoeld in 5° van dit artikel, voor zover een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning om de aanleg van de weg definitief te maken, bij de bevoegde overheid wordt ingediend";*

De Commissie merkt dat het vaak niet mogelijk is een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen binnen twee jaar na aanvang van de test. De gedragswijziging vraagt tijd, de testfase moet voldoende lang duren opdat de mensen eraan wennen. De evaluatie van de test moet betrekking hebben op alle modi en gebruikers, want het neemt tijd in beslag om de gegevens te verzamelen en analyseren. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zelf moet aan een participatief proces worden onderworpen. In het geval van de coronafietspaden is het onmogelijk een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning te overwegen voor 40 km in de komende twee jaar.

De Commissie vraagt een verlenging met een bijkomende twee jaar m.b.t. de voorlopige inrichtingen, het derde jaar in de tekst is immers voorbehouden voor de indiening van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Art. 12. e) en g) - gecoördineerde versie, art. 6 8° f) *er wordt een punt 8° toegevoegd dat als volgt luidt: "8° het aanbrengen of wijzigen van wegmarkeringen of bewegwijzering (i), zoals fietssuggestiestroken, gemarkeerde fietspaden, stroken bestemd voor bus/taxi's/fietsen en fietssluisen voor zover:*

- *de weg geen belangrijke weg is; (ii)*
- *er voorafgaand een gunstig advies van de DBDMH werd verkregen; (iii)*
- *de markering van een fietspad aan de volgende voorwaarden voldoet:*
 - *er is een bufferzone van 80 cm tussen het gecreëerde fietspad en het deel van het wegprofiel dat bestemd is voor parkeren of een bufferzone van 20 cm tussen het gecreëerde fietspad en het deel van het wegprofiel dat bestemd is voor het voetpad, als er geen parkeerplaatsen zijn; (iv)*
 - *er is een bufferzone van 20 cm tussen het fietspad en het gedeelte van het wegprofiel dat bestemd is voor het verkeer van autovoertuigen; (v)*

De Commissie heeft meerdere opmerkingen bij dit artikel.

- (i) De projecten inzake wegmarkeringen die enkel de werking van het verkeer wijzigen worden geregeld door de Wegcode, de Code van de Wegbeheerder, de bijkomende besluiten en de wegvergunningen van de wegbeheerders. De Commissie vindt dat het toevoegen van een extra regel strijdig zou kunnen zijn met de bestaande regels.
- (ii) De Commissie stelt vast dat het begrip belangrijke weg niet wordt gedefinieerd. Hoewel de Auto COMFORT-wegen (Good Move) worden beschouwd als belangrijke wegen, verbiedt het artikel er de aanleg van gemarkeerde fietspaden zonder stedenbouwkundige vergunning.
- (iii) De Commissie begrijpt en ondersteunt het belang van de raadpleging van de DBDMH voor testinrichtingen. Maar de term gunstig advies is niet geschikt als een voorafgaande voorwaarde voor een vrijstelling van vergunning. Een voorwaardelijk advies kan misschien ook een gunstig advies zijn als men aan alle opgelegde voorwaarden kan voldoen. Het ontwerpbesluit is strijdig met het besluit van de BHR van 18.10.2018 dat nu net een deel van deze handelingen en werken vrijstelt van het voorafgaande advies van de DBDMH. Een coördinatie tussen de twee besluiten is noodzakelijk.
- (iv) De afmetingen van de fietsinrichtingen staan in het regelgevende deel van Good Move en in de gewestelijke vademecums, bovendien zijn de in het ontwerpbesluit voorgestelde regels moeilijk toepasbaar.
 - Wat te doen als de regel af en toe niet kan worden gevolgd, bijvoorbeeld voor een versmalling van de weg? Moet men een SV aanvragen voor 30 meter weg?
 - De bufferzone aan de wegkant bestaat slechts zeer zelden en wordt in de gewestelijke fietsvademecums niet vereist.
- (v) Een bufferzone van 20 cm aan de wegkant is strijdig met de Code van de Wegbeheerder omdat deze op zijn allerminst moet worden gerealiseerd via een fictieve wegrand (20 cm) + ten minste 10 cm zonder markering voor het gemarkeerde fietspad.

Ter afronding vraagt de commissie om art. 12. g) - gecoördineerde versie, 6.8° te schrappen.

Art. 12. h) *er wordt een punt 9° toegevoegd, dat als volgt luidt: "de kleine aanlegwerken van ruimten bestemd voor voetgangers en fietsers, met het oog op de uitbreiding en/of plaatselijke creatie van die ruimtes, de verbetering van de esthetische aanblik ervan of de veiligheid van de gebruikers;"*

De Commissie vraagt om "of het comfort" toe te voegen na "de veiligheid".

Art. 12.h en j.) - gecoördineerde versie, 6 - 9° en 11°

De Commissie apprecieert de vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning voor een reeks werken en het schrappen van het repetitieve karakter als voorwaarde voor de vrijstelling.

Voor al deze maatregelen vraagt de Commissie de principes inzake een vermindering van de belemmering op de trottoirs en inzake het delen van de ruimte. Een procedure voor de melding van kleine inrichtingen aan Urban zou problemen kunnen vermijden.

De Commissie merkt op dat uitsluitend de laadpalen voor elektrische deelwagens vrijgesteld zijn van een SV. Dat is strijdig met het besluit van de BHR van 01.04.2021 ter vergemakkelijking van de plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte.

De Commissie vraagt dat de elektrische laadpalen die toegankelijk zijn voor het publiek worden vrijgesteld van een SV, met naleving van de aanbevelingen die zijn opgenomen in de nota aan de regering en die kunnen worden verduidelijkt in een gids met goede praktijken.

De Commissie beveelt met name aan om te verzekeren dat de laadpalen voor elektrische voertuigen toegankelijk zijn voor PBM en de trottoirs niet belemmeren.

Deze opmerking geldt ook voor de **artikelen 18, 63.k) en 65.**

Om de doelstellingen van Good Move te behalen, alsook die van het plan voor toegankelijkheid van de weg en de openbare ruimtes en het plan voor het toegankelijk maken van de MIVB, vraagt de Commissie om de inrichting voor het toegankelijk maken van tram- of bushaltes voor personen met beperkte mobiliteit (PBM)² expliciet vrij te stellen van een stedenbouwkundige vergunning, en daarbij tegelijk de verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers zo optimaal mogelijk te houden.

Betreffende de voorzieningen ter bescherming van ruimtes voorbehouden aan voetgangers en fietsers, punt 9°

De commissie vraagt

- de vrijstellingen voor paaltjes uit te breiden naar andere voorzieningen die ruimtes voorbehouden aan voetgangers en fietsers kunnen beschermen.
- de ingrepen op fietspaden die met een vergunning werden aangelegd van een vergunning vrij te stellen als blijkt dat paaltjes problemen opleveren en men ze moet verwijderen of als men er op sommige plekken moet toevoegen.

Art. 13 - gecoördineerde versie art. 7 *Voor zover ze niet afwijken van een bestemmingsplan, van een stedenbouwkundige verordening of van een verkavelingsvergunning of het gewestelijk mobiliteitsplan, en ze geen aanvulling zijn van werken waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is, of het voorwerp zijn van een herhaling over de lengte van de weg en vrijgesteld zijn van het advies van DBDMH, worden de volgende handelingen en werken aan wegen vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning:*

De Commissie vraagt de werken voor de inrichting van tram- of busperrons op trottoirs of in het verlengde van trottoirs, en hun vergroting toe te voegen, voor zover de bekleding dezelfde is als die van de aangrenzende trottoirs en de vergroting van het perron het verkeersregime op de weg niet wijzigt en de inrichtingen geen wijziging inhouden van meer dan 10 parkeerplaatsen.

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening

De Commissie grijpt dit advies aan om de nadruk te leggen op de hoogdringendheid van een herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Sommige maatregelen zijn essentieel om het fietsgebruik te bevorderen, bijvoorbeeld het naar boven herzien van de normen voor de inrichting van fietsparkings in gebouwen.

² In haar beheersovereenkomst staat dat de MIVB verplicht is minstens 50 haltes per jaar toegankelijk te maken.