



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP VAN NIEUWE  
GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING (GSV) *GOOD LIVING*  
EN HET BIJBEHORENDE MILIEUEFFECTENRAPPORT (MER)**

<b>Aanvrager</b>	De heer Pascal Smet, Staatssecretaris belast met Stedenbouw, Monumenten en Landschappen
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	05/12/2022
<b>Uiteenzetting</b>	21/11/2022
<b>Overgemaakte documenten</b>	Ontwerp van besluit van 22/11/2022, ontwerp van gewestelijke stedenbouwkundige verordening en milieueffectenrapport van 12/10/2022
<b>Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	30/01/2023

De Commissie is verheugd over de vooruitgang die in het ontwerp voor een nieuw regelgevingskader voor stadsplanning is geboekt wat betreft het rekening houden met mobiliteitskwesties en het belang dat wordt gehecht aan de kwaliteit van de leefomgeving en sociale inclusie. Met name de benadering waarbij de openbare ruimte wordt gezien als een plaats om te leven en niet alleen als een plaats om doorheen te lopen, en de herhaalde doelstellingen om "het autoverkeer af te remmen" en "actieve vervoerswijzen te bevorderen" in de stad moeten worden benadrukt als een uitvoering van de doelstellingen van de 'Good Move'-visie. Het is bijzonder positief dat het STOP-principe (Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer, Personenwagens) in het ontwerp is opgenomen (art. 11) en dat een duidelijk cijfer wordt genoemd om de toewijzing van openbare ruimte aan gemotoriseerd privévervoer aan banden te leggen (art. 5).

Wat de doelstellingen betreft, betreurt de Commissie echter dat noch in het ontwerp van GSV, noch in het MER wordt verwezen naar het verkeersveiligheidsplan 2021-2030 van het Gewest.

De Commissie heeft ook begrip en waardering voor het streven naar vereenvoudiging en de wens om een 'stedenbouw met afwijkingen' te vermijden. De intenties om de convertibiliteit van de openbare ruimte te maximaliseren zijn positief, maar er zijn (en komen) nieuwe uitdagingen, en enige flexibiliteit is nodig om daar soepel op te kunnen reageren. Regels staan soms goede projecten in de weg waarbij de beschikbare ruimte op een creatieve en kwalitatieve manier wordt gebruikt. De Commissie vreest echter dat het weglaten van duidelijke beschrijvingen voor de openbare ruimte (of het doorgeven ervan aan vademecums) de zwakste gebruikers onvoldoende beschermt.

De Commissie is van mening dat in de tekst nog geen optimaal evenwicht is gevonden tussen de verwoording van een algemene visie en de duidelijke uitdrukking van bindende elementen. Door in het regelgevend ontwerp veelvuldig gebruik te maken van planningsterminologie en -filosofie introduceert het ontwerp van GSV een vaagheid die schadelijk is voor de beoordeling van de

conformiteit van een inrichting. Zoals de naam impliceert, is de GSV een wettelijke regeling ter uitvoering van de wet, geen strategisch document.

De Commissie wenst dat de GSV een duidelijk juridisch kader vormt dat precies aangeeft welke inrichtingsregels en -normen moeten worden gevolgd om ervoor te zorgen dat de in de plannen en programma's vastgestelde gewestelijke doelstellingen worden verwezenlijkt en om een gelijke behandeling van aanvragers te waarborgen, zonder een subjectief oordeel van de vergunningverlenende instantie in de hand te werken.

Een te normatieve verordening garandeert echter niet de kwaliteit van de inrichting. De Commissie beveelt opleidingen en een ondersteuning van de administratie en haar personeel aan om beter aan de doelstellingen van de verordening te voldoen. Deze moeten worden gezien als voorwaarden voor een efficiënte implementatie.

Door het gebrek aan evaluatie van de huidige verordening is er geen duidelijke visie op de kwestie van de afwijkingen. Het is niet alleen relevant het aantal afwijkingen te kennen, maar ook de aard en de gevolgen ervan voor de stad.

In dit verband stelt het MER dat de uitvoering van het ontwerp van GSV "meer middelen, opleiding en coördinatie van de vergunningverlenende overheden" zal vereisen (blz. 573). Zonder een garantie voor deze middelen houdt het project een risico in van toenemende vertragingen bij de afgifte van vergunningen.

De Commissie betreurt het dat in het comité van deskundigen dat belast is met de herziening van de GSV geen vertegenwoordigers van de verenigingssector zitting hebben genomen, aangezien de uitdagingen dan waarschijnlijk in een eerder stadium hadden kunnen worden geïntegreerd.

**Om de gewenste doelstellingen te bereiken en het grondgebied van Brussel om te vormen, acht de Commissie het van essentieel belang dat het gebrek aan precisie in de regelgeving met betrekking tot de na te leven normen en beginselen wordt gecorrigeerd en dat de regels voor onderlinge arbitrage worden vervolledigd.**

**Het STOP-beginsel en de toegang voor personen met beperkte mobiliteit** moeten ook als leidraad dienen voor afwegingen en beslissingen ten gunste van actieve weggebruikers. Dit zijn organiserende en transversale beginselen die uit lid 5 van artikel 1 (inrichting van de open ruimte) moeten worden overgenomen en in concretere normen moeten worden gespecificeerd, bijvoorbeeld met betrekking tot oversteekplaatsen voor voetgangers.

De doelstellingen inzake **verkeersveiligheid en de bestrijding van onveiligheid** moeten ook expliciet worden geïntegreerd en vertaald in normen om de veiligheid van de actieve gebruikers daadwerkelijk te garanderen (nulvisie, vergevingsgezinde infrastructuur, enz.). De verordening moet maatregelen opleggen om de snelheid van motorvoertuigen te verminderen en voetgangersoversteekplaatsen veiliger te maken: verlenging van het trottoir ('oren'), verhoogde oversteekplaatsen, eilanden in het midden van oversteekplaatsen. Met name de aanbevelingen van 'Safe Streets' over het ontwerp van straten met betrekking tot de naleving van snelheidsbeperkingen moeten in de GSV worden omgezet<sup>1</sup>. De strijd tegen de onveiligheid moet ook worden gespecificeerd en omgezet in concrete maatregelen.

**De diversiteit van de wegtypologie en de multimodale specialisatie van het wegennet van het Gewestelijk Mobiliteitsplan** vergen een specifieke behandeling om concreet te kunnen meten en nagaan hoe de ingediende projecten al dan niet aan de doelstellingen beantwoorden. De behoeften zijn verschillend op grote lanen, winkelstraten, schoolomgevingen en gewone straten. Het minimum van 2 m voetpad kan bijvoorbeeld ontoereikend zijn voor een school met een bijzonder grote stroom kwetsbare voetgangers. Zoals aanbevolen in het verslag van de deskundigencommissie (oktober 2021, blz. 42) zou het maximumpercentage van 50% van de openbare ruimte dat bestemd is voor de gemotoriseerde auto kunnen variëren naar gelang van de

---

<sup>1</sup> Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 Andere nuttige referentiedocumenten die in de GSV moeten worden vermeld: "Espace-Public: 10 ontwerptips voor de gewone straat" Bouwmeester/Maitre-Architecte, "Inrichting van kwaliteitsvolle schoolomgevingen in het Brussels Gewest: een nieuwe gids om de schoolomgevingen te verbeteren" perspective.brussels

specialisatie van de wegen die door 'Good Move' voor de verschillende vervoerswijzen wordt voorzien. Dit zou het mogelijk maken grotere breedtes aan te bevelen voor wegen waar veel voetgangers komen. De ontwikkelingsnormen voor oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, fietspaden en wegen moeten worden aangepast aan de specialisatie van de wegen; met name de overgang van een 'comfort'-weg naar een 'wijk'-weg. De GSV moet een meerwaarde bieden aan Good Move door concrete arbitrageregels voor te stellen per netwerk (Plus, Comfort, Wijk), in functie van de geldende snelheidsbeperkingen (30-50-70) en in functie van de beschikbare ruimte.

**Er zijn regels nodig om voorrangconflicten bij het delen van ruimte en op kruispunten tussen wegen van verschillende typologie te beheren.** Voor elke vervoerswijze moeten minimale breedten worden vastgesteld. Dit verandert echter niets aan de bestaande en potentiële conflicten bij de concrete uitvoering in functie van de plaatselijke omstandigheden en de beschikbare ruimte. Deze conflicten zullen alleen maar toenemen met de hogere voorgestelde minima dan die welke vandaag gelden. De GSV moet concrete afwegingen bevatten met betrekking tot de beschikbare ruimte en de rol daarvan in de stedelijke mobiliteit en het stedelijk metabolisme. Wat de mobiliteit betreft, gaat het om de vraag wat we moeten doen op het gebied van het ontwerp van de plaatsen waar de verschillende netwerken elkaar ontmoeten, maar ook waar ze elkaar kruisen. Het STOP-beginsel wordt naar voren geschoven, maar in de praktijk is niet duidelijk wat dit betekent. Wil dit zeggen dat eerst wordt voldaan aan de minimumeisen voor voetgangers, dan aan die voor fietsers en vervolgens aan die voor het openbaar vervoer? En dat de ruimte voor de personenauto dan vervolgens wordt 'opgegeven' als dat niet mogelijk blijkt? Of wordt er sneller overgeschakeld op gemengde vormen, zoals bijvoorbeeld in artikel 12, waar bij gebrek aan ruimte voor voetgangersverkeer een woonzone wordt voorgesteld? Juridisch gezien is het STOP-principe reeds opgenomen in het regelgevende gedeelte van Good Move. De GSV moet waarde toevoegen aan zijn regelgevende toepassing in de ruimtelijke ordening.

De Commissie beveelt ook aan een expliciete verwijzing op te nemen naar kinderen en hun behoeften aan ruimte, spel en autonomie. De openbare ruimte in woonwijken moet zo worden ingericht dat een kind van 10 jaar zich veilig alleen kan verplaatsen. De verwijzing naar 'gender Plus' (toelichting c, artikel 4, titel I) zou kunnen worden aangevuld met het begrip 'de stad voor kinderen', dat ook het idee van een inclusieve stad inhoudt.

**Wat het parkeren van auto's en gemotoriseerde voertuigen in gebouwen (woningen en bedrijven) betreft,** is reeds lang aangetoond dat het hebben van een parkeerplaats op de plaats van bestemming het autogebruik stimuleert. Een toekomstgerichte stedenbouwkundige regelgeving moet het aantal parkeerplaatsen duidelijk beperken en gedeelde ruimten en plaatsen voor een gedeelde mobiliteit bevorderen. Volgens het ontwerp moet de aanvrager het aantal parkeerplaatsen motiveren, zonder maximumgrens voor het aantal plaatsen en zonder duidelijke criteria; dit moet worden herzien ten gunste van een nauwkeurige en ambitieuze regelgeving. Met name voor bedrijven betekent dit ook aandacht voor leveringsgebieden.

Aangezien de **doelstelling van inclusie** in haar verschillende dimensies van een volledig gebruik, toegankelijkheid en veiligheidsgevoel voldoende is uitgewerkt in verband met de woonfunctie van open ruimten, verzoekt de Commissie deze doelstelling beter te integreren in de onderdelen over openbare ruimte en mobiliteit, met name in verband met het parkeren van auto's en fietsen, waarvoor de aspecten toegankelijkheid en veiligheidsgevoel belangrijk zijn.

**Het juridisch kader moet nauwkeuriger worden geformuleerd.** Enerzijds ontbreekt het aan definities van algemene termen als kwaliteit, leesbaarheid, flexibiliteit en beginselen als STOP en Universal design. Anderzijds is het gebruik van uitdrukkingen als "a minima" niet duidelijk. Het gebruik van het woord met name op verschillende plaatsen vóór een lijst is verwarrend: zijn alinea's of streepjes voldoende? Zijn dit de minimumregels die in acht moeten worden genomen of zijn er andere rechtvaardigingen mogelijk?

De Commissie vraagt om de nieuwe GSV en het toekomstige besluit waarbij bepaalde handelingen en werken worden vrijgesteld van een bouwvergunning op elkaar af te stemmen. Het gebrek aan onderlinge afstemming zou ertoe leiden dat een bouwvergunning wordt aangevraagd voor handelingen en werken die momenteel zijn vrijgesteld van vergunning.

De Commissie is bezorgd over het gebrek aan richtsnoeren voor de bezetting van de openbare ruimte door "evenementen", of het nu gaat om **bouwplaatsen, een ingebruikneming in het kader van een evenement of leveringen**. Ook hier moeten regels gelden voor de bezetting en de bescherming van de gebruikers.

## Voorlopige titel

### Artikel 3 Definities

**Beveiligde parkeervoorzieningen:** *Aan de bodem vastgemaakte beugels die de veilige bevestiging van fietsen mogelijk maken.* De term "beveiligd" is verwarrend, omgekeerde U-vormige beugels zijn geen "beveiligde parkeerplaatsen". Deze term wordt gebruikt voor langetermijnparkeerplaatsen in gesloten structuren of met een beperkte toegankelijkheid. Om de samenhang met het vademecum "fietsparkeren" en de in de fietsgemeenschap gangbare terminologie te waarborgen, verzoekt de Commissie de term "fietsparkeervoorziening" of "fietsparkeerinrichting" te gebruiken. Ze moeten zorgen voor stokdetectie voor visueel gehandicapten;

**Geleidingslijn** In de tekst wordt gesproken over een "natuurlijke of kunstmatige geleidingslijn" die men via de geleidingslijn kan bereiken. De Commissie stelt voor dit aan de definitie toe te voegen.

**Stadsmeubilair** De enige plaats waar paaltjes worden genoemd. De nieuwe tekst bevat geen criteria meer voor de hoogte, de vorm of het contrast van deze paaltjes.

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 1: Algemeen

### Art. 1 - Doelstellingen

In het ontwerp is de reconstructie van een straat, een pleintje of een grote ruimte tussen woonblokken onderworpen aan dezelfde regels, terwijl de behoeften niet noodzakelijkerwijs dezelfde zijn en de beschikbare ruimte niet noodzakelijkerwijs dezelfde is. De Commissie vraagt zich af of het wenselijk is een onderscheid te maken op basis van de behoeften en de omvang van het project en vraagt om hier een antwoord op te geven.

§ 3. *"In het kader van de verplaatsingsfunctie is de inrichting van de open ruimte, afhankelijk van het geval, gericht op ..."*

1° definiëren van het begrip universele toegankelijkheid

1° schrappen van "in de openbare toegankelijke ruimten" aangezien open privéruimten hierdoor zouden worden uitgesloten; ruimten die niet toegankelijk zijn voor het publiek moeten van hun kant eveneens een universele toegankelijkheid waarborgen. Anders hebben werknemers of privé-eigenaars geen toegang tot de open ruimten van de plaatsen die zij bezoeken of bezitten.

2° verkeersveiligheid (onder verwijzing naar de 'nulvisie'-doelstelling) en gezondheid toevoegen;

4° 6§ toevoegen van lawaai, klimaatopwarming en hitte-eilanden, alsook zware regenval

§7 toevoegen van geluidshinder

5° *"het autoverkeer rustiger maken"*: vervangen van "rustiger maken" door "beperken", "auto" vervangen door "gemotoriseerd" en toevoegen dat dit betrekking heeft op de snelheden en stromen;

7° *"het parkeren van motorvoertuigen rationaliseren"*: "rationaliseren" vervangen door "beperken".

8° toevoegen van de complementariteit van het vervoer en de bijbehorende voorzieningen: 'kiss and ride'-zones, taxizones, samenhang van voorzieningen, informatieborden voor passagiers)

§ 5. Toevoegen van koppelingen en evenwichten tussen de functies. De doelstellingen worden afzonderlijk geformuleerd, maar dan moeten ze als één geheel worden beschouwd, inclusief de toevoeging "rekening houdend met het STOP-beginsel".

#### *Art. 3 - Continuïteit*

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

Toevoegen volgens het STOP-principe, verzekeren van de veiligheid (nulvisie) en de universele toegankelijkheid

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 2: Openbare open ruimte - Afdeling 1:

### Algemeen

#### *Art. 4 Inrichting van de open ruimte*

Stedelijkheid en leefbaarheid worden sterk beïnvloed door het ontwerp van de openbare ruimte. Het is belangrijk om bij het ontwerp van het project rekening te houden met alle aspecten die een rol spelen, om gevaarlijke situaties te voorkomen en het gewenste gedrag teweeg te brengen. Voorbeelden: het tracé van de wegen, zowel op het niveau van de rijbaan als van zogenaamde voetgangersgebieden of woonwijken, die zodanig moet zijn dat de gewenste snelheid van het verkeer op natuurlijke wijze wordt opgelegd, de noodzaak om op drukke plaatsen antiterroristische barrières op te werpen, verlichting, enz.

Toevoegen en juridisch preciseren:

- Stimuleert de naleving van de huidige wetgeving, zet aan tot gewenst gedrag en waarborgt de veiligheid van alle gebruikers;
- Is ontworpen om gevaarlijke situaties te vermijden en een "vergevingsgezind" ontwerp te zijn;
- garandeert de verkeersveiligheid zodanig dat een kind van 10 jaar zich zonder angst zelfstandig kan verplaatsen;
- ziet toe op de duurzaamheid en sterkte van de materialen;
- verduidelijken wat bedoeld wordt met "*leesbaarheid en eenvoud*".

#### *Art. 5. Verdeling van het gebruik van de openbare weg*

Het streven naar een nieuw evenwicht in de openbare ruimte ten gunste van de actieve vervoerswijzen, het openbaar vervoer en de groene ruimten is bijzonder welkom. Er wordt gestreefd naar 50% openbare open ruimte voor de actieve vervoerswijzen, het openbaar vervoer en de milieu- en verblijfsfuncties.

**De Commissie vraagt zich ook af of het relevant is een algemene doelstelling vast te stellen die zonder onderscheid van toepassing is op het hele gewestelijke grondgebied, terwijl het Brusselse Gewest zeer verschillende stedelijke morfologieën biedt naargelang 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 massale schrapping van parkeerplaatsen: het risico bestaat dat gemeenten geen ontwikkelingsprojecten meer zullen uitvoeren om niet zoveel parkeerplaatsen te moeten verwijderen. Het is misschien verstandig het parkeren te beperken door te verwijzen naar indicatoren van voldoende alternatieven voor de auto, zoals de bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer, de aanwezigheid van parkings buiten de openbare weg, het aantal deelauto's en het aantal fietsboxen.

Vanuit technisch oogpunt roept deze verdeling (%) vragen op, met name met betrekking tot de definitie van de reikwijdte van een project: een projectbeheerder zou kunnen besluiten de reikwijdte van een project te vergroten en de perimeter van een project te verkleinen om de minimum-/maximumpercentages te bereiken. De Commissie vraagt zich af hoe deze bepaling

moet worden toegepast in het geval van gedeelde ruimten waar ook motorvoertuigen rijden. In het artikel lezen we het volgende: "*De 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 precisering zou de projectbeheerder ertoe kunnen brengen dubieuze keuzes te maken om het percentage kunstmatig op te drijven. Bijvoorbeeld door middel van een fietsstraat: de fiets heeft er geen voorrang, maar de auto wordt "uitgenodigd" in een ruimte die a priori voor fietsers is voorbehouden. Het succes van een fietsstraat vereist echter maatregelen om de autodruk te verminderen, wat momenteel nooit (of zeer zelden) het geval is, aangezien er geen bindende regels zijn voor de aanleg van een fietsstraat. Het zou dus heel handig zijn om de status van fietsstraat te gebruiken om de vereiste 50% te bereiken, zonder daadwerkelijk aan de huidige plaats van de auto te moeten raken.

De procentuele verdeling toegepast op alle wegen is potentieel problematisch. Er wordt vermeld dat minimaal 10% van de oppervlakte moet worden beplant, hetgeen het risico inhoudt dat de ruimte voor actieve vervoerswijzen wordt beperkt. De eis van minimaal 50% actieve vervoerswijzen moet worden afgestemd op het STOP-principe, de multimodale wegenspecialisatie (geregeld in Good Move) en de vergroening van de openbare ruimte. Dit werpt ook de kwestie op van doorlaatbare stroken voor autoparkeerplaatsen en de toepassing ervan in ontmoetingszones en bij fietsstraten waar actieve vervoerswijzen voorrang hebben.

Het MER wijst op het risico dat het voor sommige wegen moeilijk zal zijn deze 50% te halen en dat dit dus een rem zal vormen op de invoering van herinrichtingsprojecten ten gunste van identieke renovaties, hetgeen in strijd zou zijn met de doelstellingen van een evenwichtiger verdeling van de openbare ruimte. Indien bezuinigingen worden overwogen, moeten deze worden gekoppeld aan duidelijke en geprogrammeerde mechanismen.

**De Commissie dringt aan op een fundamentele herziening van dit artikel. De verdeling van de bezettingspercentages van de openbare ruimten naar gelang van de behoeften, het STOP-beginsel en de typologie van de wegen alsook hun specialisatie in het Good Move-plan moeten worden gespecificeerd. Het is verder eveneens belangrijk rekening te houden met de verschillende soorten van parkeerplaatsen (fiets, deelauto's, PBM's, leveringen, auto's, motoren en zelfs bussen en vrachtwagens).**

#### *Art. 6 Kabels, buizen, leidingen, goten en technische galerijen*

Het bundelen van kabels, leidingen en buizen in goten bij grote wegrenovaties is een stap vooruit die zal helpen bij het oplossen van bepaalde aanlegproblemen, zoals het planten van bomen of het plaatsen van funderingen voor bovengrondse elektriciteitspalen. Niettemin moet het probleem van de ongebruikte kabels die we in de kelders aantreffen, onder de aandacht worden gebracht. Achterhalen dat ze niet meer in gebruik zijn kost veel tijd.

Toe te voegen:

- De verplichting van het opnemen van een kelderplan in de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning;
- de verplichting van het verwijderen van ongebruikte kabels door hun eigenaar bij dienovereenkomstige werken.
- De verplichting om voor een kwalitatieve verharding te zorgen qua vlakheid en hechting van inspectiegaten.

#### *Art. 7. Stadsmeubilair*

De Commissie waardeert het voornemen om de paden van de actieve vervoerswijzen niet te overladen of te belemmeren met stadsmeubilair. Het begrip "stadsmeubilair" wordt zeer ruim gedefinieerd en omvat banken, tafels, vuilnisbakken, verlichtingselementen, speeltuigen voor kinderen en "*voorwerpen die nuttig zijn voor het verkeer van voertuigen*". De Commissie vindt dat meubilair dat specifiek bestemd is voor bepaalde vervoerswijzen, deel moet uitmaken van het ruimtegebruik door deze modi. Parkeermeters of paaltjes moeten zich bijvoorbeeld in de voor voertuigen bestemde ruimte bevinden, tussen de parkeerplaatsen of moeten meegerekend worden met de voor voertuigen bestemde ruimte.

De huidige ontwerptekst voorziet in het bij voorkeur ondergronds voorzien van de technische kasten in de openbare ruimte om de hoeveelheid rommel in de openbare ruimte te verminderen. Installaties zoals kasten die de bediening van de wissels bevatten, die voornamelijk bestaan uit gevoelige elektronische apparaten die niet in contact mogen komen met de vochtigheid van de bodem, zijn technisch onverenigbaar met dit 'ondergronds'-principe. De plaats van deze kasten moet in sommige gevallen adequater worden bepaald; indien het ontwerp van GSV zou leiden tot de invoering van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor elk van deze kasten, zou de beoogde vereenvoudiging niet worden bereikt.

### **De Commissie vraagt prioriteiten te hiërarchiseren en te identificeren met betrekking tot de aanwezigheid en de opstelling van de stadsmeubilair-elementen.**

De Commissie vraagt om het volgende toe te voegen:

- Criteria om "niet overladen" en "niet belemmeren" te specificeren;
- Criteria om prioriteiten te bepalen op het vlak van stadsmeubilair;
- Voorschriften in verband met de paaltjes (hoogte, vorm, contrast);
- De lokalisering van de infrastructures voor een bepaalde vervoerswijze in de daarvoor bestemde ruimte: oplaadstations, parkeerinformatieborden, parkeermeters en paaltjes om te voorkomen dat er geparkeerd wordt in de ruimte voorbehouden aan het autoverkeer;
- de fietsaanleunbeugels en de fietsboxen, de dropoffzones voor de vrije vloot worden bij voorkeur op parkeerplaatsen geplaatst.
- De technische kasten bevinden zich bij voorkeur ondergronds, maar kunnen om gemotiveerde technische redenen bovengronds worden geplaatst.

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 2: Openbare open ruimte - Afdeling 1:

### Verblijfsfunctie

#### *Art. 8 Comfort en inclusie*

Het gebruik van de term "ontmoetingsplaats" kan leiden tot verwarring met de ontmoetingszones/residentiële zones in de zin van de wegcode.

De termen "voldoende" en "drukbezocht" zijn te vaag en laten te veel ruimte voor interpretatie. Er moeten voorbeelden van quota worden opgenomen. Bovendien moeten plaatsen met een lagere verkeersdichtheid ook worden uitgerust met openbare toiletten, drinkfonteinen en speel- en amusementsruimten.

De Commissie verzoekt dit artikel te herformuleren en te verduidelijken.

#### *Art. 9 Terrassen*

Het omvormen van een parkeerplaats tot een terras zou onverenigbaar kunnen blijken met het in artikel 5 bedoelde herstel van het evenwicht op de weg. Meer in het algemeen vormt een terras een privatisering van de openbare ruimte. De mogelijkheid van collectieve terrassen moet worden toegevoegd.

Het volgende toevoegen

- de terrassen doen geen afbreuk aan de verplaatsing van actieve vervoerswijzen en vormen geen belemmering voor personen met beperkte mobiliteit;
- worden op meer dan 5 m van een voetgangersoversteekplaats ingeplant en hinderen de zichtbaarheid van de oversteekplaats niet.
- Preciseren van de hoogtebeperking van terrassen en hun maximale oppervlakte (wat het geval is voor openbare toiletten of fietsboxen);
- Voorzien in de mogelijkheid van collectieve terrassen.

#### *Art. 10 Gesloten bouwwerken*

Het volgende toevoegen en preciseren

- § 1 2° Vervangen van het woord "box" door "beveiligde voorziening voor fietsparkeren"
- § 1 2° De mogelijkheid van grotere "fietsboxen", over meerdere verdiepingen op meerdere plaatsen zoals in de buurt van stations of op drukbezochte plaatsen;

- § 1 2° bis Een verplichting tot het plaatsen van een "fietsbox" in functie van de locatie, met in acht te nemen capaciteitscriteria.
- §2. 4° oversteekplaats voor voetgangers en fietsers.

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 2: Openbare open ruimte - Afdeling 3:

### Verplaatsingsfunctie

#### Art. 11 Verdeling tussen de verplaatsingswijzen

De verdeling verwijst naar de prioriteiten van het STOP-principe in het regelgevend gedeelte van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move. De GSV moet er explicieter naar verwijzen, er gemeenschappelijke voertuigen aan toevoegen en vooral de naleving ervan waarborgen door inrichtingsregels toe te voegen. *Zie de hierboven uiteengezette argumentatie.*

De Commissie vraagt met aandrang om rekening te houden met **de diversiteit van de typologie van de wegen en hun behoeften, de multimodale wegenspecialisatie van het Gewestelijke Mobiliteitsplan en 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.

De Commissie 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.

Het volgende toevoegen:

- concrete arbitrageregels in functie van de netwerken (Plus, Comfort, Wijk), in functie van de snelheidsregelingen (30-50-70), volgens de beschikbare ruimte en volgens de rol(len) van de ruimten in de stadsmobiliteit en het stedelijk metabolisme;
- inrichtingsregels voor doorsneden en kruisingen;
- de maximale lengte van het vrijstaande obstakel en de ruimte tussen twee vrijstaande obstakels;
- Het maken van een onderscheid tussen de categorieën van vervoerswijzen 4° deelauto's en 5° privéauto's.

#### Art. 12 Voetgangers

**De Commissie vraagt om de regels betreffende voetgangersvoorzieningen te preciseren en aan te vullen.** In de bespreking van het artikel wordt bijvoorbeeld verwezen naar obstakelvrije ruimten. Geldt dit ook voor een fietspad in een ontmoetingszone? Dit zou dan een straat voor voetgangers en fietsers worden waar auto's niet kunnen passeren maar waar fietsers hun plaats zouden hebben?

**Er moeten absoluut regels worden toegevoegd in verband met de oversteekplaatsen die de gevaarlijkste plaatsen op voetgangersroutes vormen.**

§ 1 De term "voetgangerstraject" is vaag. Het trottoir moet genoemd worden.

1° **De breedte.** Er zou vertrokken moeten worden van de hypothese dat een volwassene met twee kinderen aan de hand kan lopen en dat een verlaging tot 1,7 m niet mag worden toegestaan als er een vrijstaand obstakel is. Met andere woorden, obstakels zijn alleen mogelijk als het voetpad breder is, of ze moeten buiten het voetpad worden geplaatst. Wat is een vrijstaand obstakel? Er is behoefte aan een betere definitie van onthechting. De maximale breedte is nu gedefinieerd (0,5 m). Het lijkt ook noodzakelijk de maximale lengte vast te stellen: 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 voorzien. Dat is hier volledig verdwenen. Waarom? Het bepalen van de afstand tussen zelfdragende obstakels zou kunnen leiden tot een verspreiding van de obstakels over de hele straat. Soms is groepering



aangewezen. Een combinatie van een maximale lengte (voor bundeling) en een minimale afstand tussen bundels lijkt aangewezen.

Er moet op toegezien worden dat de minimumbreedte niet de norm wordt voor elk project, ongeacht de specialisatie van de weg. De Commissie beveelt minimumbreedten aan, afhankelijk van de voetgangersstatus van de weg.

**2° de hoogte.** Waar komt de minimale hoogte van 2,2 m vandaan? In de vorige versie was sprake van 2,5 m, eventueel terug te brengen tot 2,2 m als het niet anders kan.

**4° een "vlakke, vasthechtende" verharding** is onvoldoende.

Het volgende toevoegen

- "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?

Het volgende 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.

§ 2. Het volgende toevoegen:

- "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 ruimtes gemakkelijk kunnen oriënteren.

**Toevoegen van een § over voetgangersoversteekplaatsen en doorlopende trottoirs.**

De vorige GSV bevatte twee artikelen over kwalitatieve oversteekplaatsen. **De Commissie vraagt dat zij in een bredere beschouwing worden opgenomen, omdat de oversteekplaatsen integraal deel uitmaken van het voetpad.**

Het volgende toevoegen:

- 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 voetpad.
- 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.

#### Art. 13 Fietsers en aanverwanten

Het ontwerp van GSV verwijst duidelijk naar het document "de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats" (BABE) 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.

#### § 1 Keuze van de inrichting

het volgende toevoegen: is ingericht "in beide richtingen"

Wat de "met andere verplaatsingswijzen gedeelde ruimte" betreft. 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 en voorkomen dat dit delen wordt opgelegd aan voetgangers en fietsers.

Het volgende toevoegen:

- Na de veiligheid van de fietser "en van andere gebruikers, met name voetgangers".

**§ 2 Inrichting** - Deel 2 moet duidelijker 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 Commissie 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, ventilatioeroosters, enz.)". Deze elementen brengen een valrisico voor de fietser met zich mee.

Ook voor de fietsoversteekplaatsen zou er een vademecum moeten komen.

**§ 3 Gescheiden fietspaden** - De Commissie beveelt een minimumbreedte van 2 m aan voor eenrichtingsfietspaden. De redenering is als volgt: de schommelende beweging die een fietser

maakt terwijl hij voortdurend zijn evenwicht en instabiliteit corrigeert is 1 meter, als een tweede fietser wil passeren is er 2 meter nodig om dat veilig te kunnen doen. Dus 2 meter zou de norm moeten worden, tenzij kan worden beargumenteerd waarom dit uitzonderlijk niet mogelijk is. Als gevolg van de COVID-crisis werden de breedtenormen voor fietspaden onlangs verhoogd in Vlaanderen en in Frankrijk, waar 2 meter de norm is. De Commissie 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.

Het begrip "vrijstaand obstakel" moet duidelijker worden omschreven door toevoeging van het begrip "vrijstaand en dwingend obstakel". Een reclamebord mag bijvoorbeeld niet worden beschouwd als een "vrijstaand obstakel", wat nu echter wel het geval is. Worden de anti-parkeerpaaltjes aan het begin en het einde van de wegdelen eveneens als vrijstaande obstakels beschouwd?

"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 Gemarkeerd fietspad** - De afmetingen van het gemarkeerde fietspad zoals gepland zijn bijzonder minimalistisch: 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.

**§ 6 Fietsparkeren** - De verplichting van fietsbeugels te voorzien om de 100 m is goed bedoeld, maar komt niet noodzakelijkerwijs tegemoet aan de behoeften. Sommige plaatsen vereisen een grotere dichtheid van beugels, andere niet. De afstand van 100 meter is ook ingewikkeld te berekenen.

Meer specifieke bepalingen toevoegen in verband met de kenmerken van fietsenstallingen:

- buiten trottoirs en voetpaden, 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 3m.

**Toevoegen van §7. Opstelstroken en vooruitgeschoven zones aan kruispunten**

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

## Art. 14 Openbaar vervoer

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

Het principe van differentiatie in materialen bij aan het openbaar vervoer voorbehouden wegen geeft automobilisten een beter zicht op het verkeersverbod en leidt tot een betere naleving van het ontwerp. Dit maakt het ook mogelijk de aangebrachte wijzigingen in de rijrichting te bestendigen.

- 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 geschrappt 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, wachttijdscijfers, 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's zou dan afhankelijk zijn van een stedenbouwkundige vergunning en zou extra werk en vertragingen opleveren.

- Toe te voegen: voor haltezones van het openbaar vervoer wordt de minimumbreedte in geval van obstakels teruggebracht tot 1m20.

## Art. 15 Motorvoertuigen

### § 1 Inrichting

- Toe te voegen: "Vlotte, veilige en comfortabele verplaatsingen van verschillende categorieën gebruikers volgens het STOP-principe mogelijk maken";

De Commissie 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.

### § 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.

Toe te voegen: 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).

### Parkeren zonder niveauverschil 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 bedraagt.

Het verband tussen de twee alternatieven (zonder niveauverschil - permeabele verharding) is niet duidelijk.

Te vervangen/toe te voegen:

- 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 fysiek 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, 2m06. Voor de lengte maken ruimtes 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.

Het volgende toevoegen:

- 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.

### **§3. Parkeerplaatsen aangepast aan personen met beperkte mobiliteit.**

### **§ 4. Opladen van elektrische voertuigen en parkeerautomaten**

Toevoegen van **§ 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.

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 2: Openbare open ruimte - Afdeling 4: Milieufunctie

### Art. 19 - Verlichting

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).

### Art. 20 - Akoestisch en trillingscomfort

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.

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 2: Openbare ruimte - Afdeling 5: Reclame in de openbare ruimte

### Art. 21 - Uitsluitingszones van reclame

Het verbod op reclame wordt 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.

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.

Toe te voegen:

- Met uitzondering van hokjes met reclame bij haltes van het openbaar vervoer in deze gebieden.

### Art. 22 Algemene bepalingen

De voorschriften moet aangevuld worden om de toegankelijkheid en de veiligheid van PBM's te waarborgen (beperking van de verblinding door lichtreclame).

Artikel 22, §1 van de ontwerptekst voorziet dat reclame die verbonden is met een bus- of tramhokje, 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.

Toe te voegen:

§1

- het 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 het 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.).

## Titel I: Open ruimte - Hoofdstuk 3: Private open ruimte - Afdeling 3:

### Verplaatsingsfunctie

De Commissie 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 met name 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 Commissie 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<sup>2</sup> 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.

#### Art. 28 Parkeren van motorvoertuigen

Parkeerregelingen moeten het gebruik van deelvoertuigen aanmoedigen door hen een parkeervoordeel te bieden.

Ze moeten ook het delen van parkeerplaatsen aanmoedigen en een oplossing bieden voor het schrappen van plaatsen in de openbare ruimte.

Voor stations en intermodaliteitslocaties verdient het de aanbeveling specifiek over de locatie na te denken.

De bepaling over de laadpalen (§2.1°) is 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 parkeerplaats (en niet omdat deze zich al dan niet in de open lucht bevindt).

Toevoegen van § 1:

- Parkeerplaatsen voor deelvoertuigen zijn toegestaan in de open lucht.

§1 - 2<sup>e</sup> alinea

- Wat betekent "Als de plaatselijke omstandigheden het niet mogelijk maken om het eerste lid na te leven"?

- Te schrappen:

- parkings van gebouwen die uitsluitend zijn bestemd voor voorzieningen van collectief belang enz.

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

Toe te voegen

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

#### Art. 29 Parkeren van fietsen

Op grote sites, zoals universiteitscampussen, is het niet wenselijk de parkeerplaatsen dicht bij de toegangswegen te voorzien, maar wel bij de activiteiten in deze open ruimte.

Toe te voegen:

<sup>2</sup> zoals bepaald in de doelstellingen van respectievelijk actie 17 van het genderplan en actie 20 van het Brussels plan voor de integratie van handstreaming in het overheidsbeleid

- 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.).

## Titel II: Stedelijkheid – Hoofdstuk 1: Algemeen

- In Titel II: Stedelijkheid - Hoofdstuk 1: Algemeen - Artikel 1 - Doelstellingen: Bij de interactie tussen de gebouwen en de openbare ruimte gaat het ook 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.

## Titel II: Stedelijkheid – Hoofdstuk 2: Duurzaamheid en veerkracht

### Art. 5 Reconversie en omkeerbaarheid van bouwwerken, duurzaamheid en recuperatie van materialen;

Het bijzondere karakter van bepaalde MIVB-sites (metrodepots, spoorwegfabriek) laat geen enkele reconversie toe.

Toe te voegen

- Met uitzondering van openbare dienstverleningsactiviteiten van industriële aard waarvoor de reconversievereisten onverenigbaar zijn.

### Art. 7 Geïntegreerd beheer en hergebruik van regenwater

Een regenval als referentie nemen, die zich eens in de honderd jaar voordoet, vertegenwoordigt een grote technische en financiële beperking voor de verschillende projecten. De naleving van een dergelijke vereiste in het geval van de stelplaats voor elektrische bussen "Marly" zou tot extra kosten van verscheidene miljoenen euro hebben geleid.

## Titel II: Stedelijkheid - Hoofdstuk 3: Dichtheid, situering en bouwprofielen -

### Afdeling 1: Gemeenschappelijke bepalingen

#### Art. 8 Dichtheid

Toe te voegen:

- In verdichte gebieden verzekeren van de doorlaatbaarheid voor actieve gebruikers.

#### Art. 9 Maximale grondinname

Het meerjareninvesteringsplan van de MIVB (2019-2028) omvat grote projecten voor stelplaatsen, werkplaatsen en MIVB-gebouwen. Het gaat dan met name om een metrostelplaats voor de lijnen 2 en 6, de voltooiing van de tramstelplaats Marconi, een tramstelplaats aan de Heizel, inrichtingen van een busstelplaats en de voltooiing van het onderhoudscentrum in Haren.

Indien de beperking van de grondinname van de constructies tot 70% van de oppervlakte van het terrein wordt toegepast op de inrichtingen in verband met openbare diensten, zou dit de behoefte aan grond voor bovengenoemde projecten doen toenemen, de aankoopkosten doen stijgen en/of bepaalde andere concurrerende gebruiksdoeleinden doen vervallen.

De Commissie stelt voor een stimulans voor demineralisatie en waterterugwinning te behouden, maar daarbij rekening te houden met technische beperkingen.



## Titel III: Bewoonbaarheid – Hoofdstuk 1: Algemeen

### Art. 1 Doelstellingen

De Commissie waardeert de bevordering van de actieve mobiliteit in dit artikel, waarbij de doelstellingen van Good Move verduidelijkt worden en de begrippen van deelvoertuigen en gemeenschappelijke ruimten toegevoegd worden.

## Titel III: Bewoonbaarheid – Hoofdstuk 2: Gemeenschappelijke bepalingen

### Art. 4 Gemeenschappelijke circulatie binnen collectieve gebouwen

#### § 1 Verticale en horizontale circulatie

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.

### Art. 5 Toegang tot een buitenruimte

"hebben geleid"

Toe te voegen:

- Toegankelijk zonder niveauverschil, met een draaizone en een vrije doorgangsbreedte.

## Titel III: Bewoonbaarheid – Hoofdstuk 4: Parkeren en leveren

De Commissie 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.

### Art. 25 - Fietsparkeerplaatsen

Bij het Europees Parlement is een voorstel tot wijziging van de EPB-richtlijn ingediend om fietsparkeren verplicht te stellen. De GSV Good living moet het minimumaantal plaatsen respecteren.

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.

#### **§1 Minimale aantal plaatsen - Huisvesting**

De bepaling om het aantal plaatsen in openbare woningen terug te brengen heeft geen zin: de regel moet gelden voor alle soorten openbare en niet-openbare woningen. De fiets is een bijzonder goedkope en gezonde manier van zich te verplaatsen, 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.

Te schrappen

- Dit aantal mag echter worden verminderd tot één plaats per woning in gebouwen voor openbare huisvesting.

#### **§2 Minimale aantal plaatsen - Kantoren**

#### **§3 Minimale aantal plaatsen - Activiteiten**

*Art.25. §3 Het aantal fietsparkeerplaatsen (...) wordt mits een gemotiveerde beslissing van de aanvrager bepaald.*

Het zou hier beter zijn de aanvragers te verwijzen naar de normen van het masterplan fietsparkeren.

Toe te voegen:

- Bij openbare, vrijetijds- en recreatievoorzieningen moet bijzondere aandacht worden besteed aan het bieden van voldoende parkeergelegenheid in verhouding tot hun capaciteit.

#### **§4 Voorwaarden voor de plaatsen**

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;*

Vervangen van

- De term "ondergrondse verdieping -1" moet worden 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.

#### **§5 Gebouwen groter dan 1.000 m<sup>2</sup>**

Toe te voegen:

- ten minste 10% van de beveiligde lockers is uitgerust met een oplaadapparaat voor elektrische fietsen.

#### **Art. 26 - Parkeerplaatsen voor motorvoertuigen**

**§ 1 Het aantal parkeerplaatsen voor motorvoertuigen wordt bepaald aan de hand van een met redenen omkleed voorstel van de aanvrager.**

*Dit aantal wordt op basis van de volgende criteria gerechtvaardigd:*

- *de bereikbaarheid met het openbaar vervoer;*
- *het mobiliteitsprofiel van de gebruikers en, indien van toepassing, de bezoekers;*
- *de alternatieve regelingen voor gedeelde mobiliteit of parkeergelegenheid buiten de openbare weg in de wijk;*
- *de in het project uitgevoerde maatregelen met het oog op het bevorderen van duurzame mobiliteit;*
- *de aard van de activiteit in het geval van een gebouw of een deel van een gebouw met een andere bestemming dan huisvesting.*

De Commissie 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 de GSV een maximaal plafond vast te stellen voor het aantal parkeerplaatsen voor woningen. Het MER wijst trouwens op het risico verbonden aan het ontbreken van maxima en twijfelt eraan dat dit tot een modal shift zal leiden: "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 Commissie is 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.

Er is een reorganisatie nodig om de leesbaarheid te vergroten en de criteria te verduidelijken:

1. de geografische toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de gedeelde mobiliteit in de buurt (aanwezig binnen of buiten het project, toegankelijk voor buurtbewoners of niet);
2. de aanwezigheid van parkeerruimte buiten de openbare weg in de wijk;
3. het volgende criterium toevoegen: "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, ...".

## **§ 2 Verhoging om gedeelde parkeerplaatsen of parkeerplaatsen voor buurtbewoners te creëren**

De toename van het aantal plaatsen afhankelijk maken van een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

## **§ 3 Plaatsen voor PBM**

Verwijzen naar de Toegankelijkheidsbijlage

## **§ 4 Toegangshelling**

*Parkings met meer dan 10 parkeerplaatsen voldoen bovendien aan de volgende voorwaarden:*

1. *ze hebben een directe toegang die onafhankelijke van de gemeenschappelijke circulaties van het gebouw is;*
- 2° *ze worden voorzien van de nodige infrastructuur voor de plaatsing van oplaadpalen voor elektrische voertuigen. Deze infrastructuur wordt voorzien voor elke parkeerplaats in gebouwen die volledig of gedeeltelijk voor huisvesting bestemd zijn en met één plaats per vijf in gebouwen of delen daarvan die een andere bestemming hebben.*

Dit is niet in overeenstemming met de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen die een vergunning vereist vanaf 10 parkeerplaatsen (en niet met meer dan 10 parkeerplaatsen).

Dit strookt niet met het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingvoorwaarden van toepassing op parkings, dat in artikel 20 het volgende bepaalt: "De nieuwe parkings zullen de nodige kokers voorzien voor de elektrische kabels die de latere installatie van een laadpunt voor elke parkeerplaats mogelijk maken".

Dit strookt niet met 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 Commissie verzoekt te verwijzen naar de bestaande wetgeving.

Toe te voegen:

De laadpalen zijn toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit (Bijlage art. 16)

## **Een vijfde alinea toevoegen over de plaatsen voor deelauto's:**

### **§ 5 Gemeenschappelijke parkeerplaatsen**

1° Parkeerplaatsen voor deelauto's kunnen aan het project worden toegevoegd.

2° Parkeerplaatsen voor deelauto's zijn verplicht voor gehelen van ten minste 8 woningen, indien er parkeerplaatsen voor personenwagens zijn voorzien en er binnen een straal van 300 m rond het project geen "station based - round trip" autodeelaanbod 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 gedeelde voertuigen situeert zich dicht bij de woningen van de bewoners dan bij de parkeerplaatsen voor privévoertuigen.

- Op elke locatie 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.

#### Art. 27 - Levering

Toe te voegen:

- De leveringsruimtes zijn toegankelijk voor bakfietsen;
- 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.

## Bijlage: Toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit

De Commissie 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.

### Hoofdstuk 1 – Artikel 2 Toepassingsgebied

"12: *parkeerruimtes van minstens tien parkeerplaatsen voor motorvoertuigen;*" Voorheen was er geen minimum. Het is belangrijk 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.

### Hoofdstuk 2 - Artikel 3 Signalisatie

Toe te voegen

- Veiligheids- en beveiligingsnormen

Zie de huidige GSV: *"In dit geval worden 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, langs de zijkant voorzien van een stevige voorziening tot op de grond, waardoor de slechtziende 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 slechtzienden hun aanwezigheid kunnen opmerken."*

*Tussen de grond en de muren moet een contrast worden aangebracht."*

- een signalisatieplan met pictogrammen opleggen (tenzij dit in het BWRO moet worden gedefinieerd)

### Hoofdstuk 2 – Artikel 3 Signalisatie;

*"§1: Alle signalisatie-elementen moeten zichtbaar, leesbaar en begrijpelijk zijn."*

Voorwaarden toevoegen

- Ook een voor de bezoekers ontworpen signalisatie
- Podotactiele geleidingslijnen tot aan het onthaal en de palen
- "circulaties" eveneens verticale (liften/trappen) toevoegen

Te definiëren

- *"§ 2 Van zodra nodig wordt een waarschuwingsbekleding geplaatst."*