



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

**Besluit van de regering van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest van xx/xx/2020
tot bepaling van de algemene geldende
uitbatingvoorwaarden voor parkings**

Aanvrager

Ministre Alain Maron

Aanvraag ontvangen op

9 juli 2020

Advies aangenomen door de Raad voor
het Leefmilieu van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest op

16 september 2020

RLBHG

Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel

Tel: 02 205 68 68 – info@cerbc.brussels – www.cerbc.brussels

Inleiding

De Raad voor het Leefmilieu (hierna genoemd 'De Raad') is heel tevreden om het werk sinds augustus 2020 te kunnen hervatten en om opnieuw zijn opdrachten te kunnen behartigen, met name het geven van advies aan de regering. De aanstelling van een nieuwe voorzitter, de installatie van een nieuw secretariaat en de aanstelling van nieuwe leden bieden de mogelijkheid om de activiteiten van de Raad voor het Leefmilieu geleidelijk te hervatten.

Dit ontwerpbesluit zet gedeeltelijk de richtlijn (EU) 2018/844 van het Europees Parlement en van de Raad van 30 mei 2018 om tot wijziging van de richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en de richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie. Het moet de technische uitbatingsvoorwaarden vastleggen (installatie en beheer) die gelden voor parkings, en dit hoofdzakelijk met het oog op de bescherming van het publiek, de verluchting en de kwaliteit van de binnenlucht. Het besluit voldoet ook aan de wens, belicht door EasyBrussels, om de geldende regels voor ondernemingen duidelijker te maken.

Volgens de regering gaat het om het nastreven van een reeds bestaande visie.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad neemt akte van het ontwerpbesluit als technisch document, maar zou zich voortaan intensiever willen buigen over de toekomst van de mobiliteit in Brussel. **De Raad** formuleert meer specifiek drie basisvragen waarrond zal moeten worden gewerkt.

- Moet men de mobiliteit uitbreiden of beperken (bijvoorbeeld door telewerk en de dynamisering van wijken)?
- Hoe moeten we de verschillende vormen van mobiliteit organiseren (openbaar vervoer, individuele en gedeelde mobiliteit), met garanties voor de ondernemingen, personen met een beperkte mobiliteit, ... ?
- Welke energiebronnen moeten we gebruiken voor de motorisering van de mobiliteit in Brussel?

Om die punten te kunnen uitwerken, wil **de Raad** gebruik maken van de reeds bestaande inbreng en van de gesprekken die daarover al werden gevoerd, in het bijzonder in het kader van het Good Move-plan. Toch wil **de Raad** enkele bedenkingen meegeven bij de algemene beschouwingen van dit advies.

De Raad stelt vast dat de milieumaatregelen die worden genomen in dit ontwerpbesluit (met name inzake de luchtkwaliteit) hoofdzakelijk bedoeld zijn om de veiligheid en de goede gezondheidstoestand van het publiek te garanderen. Toch lopen zij in niets vooruit op de desbetreffende verplichtingen in de Codex over het welzijn op het werk voor werknemers die er hun functie zouden uitoefenen. **De Raad** stelt dus voor om een bijkomend artikel uit te werken dat deze materie nader zou specificeren en dat een nuttige herinnering zou vormen voor de uitbaters betreffende de verplichtingen die in dit kader kunnen gelden.

Bovendien stelt **de Raad** ook vast dat er te weinig duidelijkheid is voor huidige en toekomstige investeerders, en andere betrokken actoren. Hij stelt voor dat het ontwerpbesluit duidelijk alle

toepasselijke verplichtingen verduidelijkt naargelang het bepalende element en door meer verduidelijkingen te geven naargelang het type parking:

- Private of publieke parkings;
- Nieuwe of bestaande parkings (aanvraag voor een milieuvergunning of aanvraag voor een vernieuwing van de vergunning);
- De ruimtes waar de parking een essentiële of secundaire functie heeft.

Wat het parkeren van fietsen betreft, wil **de Raad** de aandacht van de regering vestigen op het belang om ook in oplaadpunten voor elektrische fietsen te voorzien.

Algemeen stelt **de Raad** ten slotte voor dat er aandacht wordt besteed aan:

- De toegankelijkheid voor de voetgangers vanaf de openbare ruimte, zonder zich te beperken tot de veiligheids- en interactieaspecten tussen voertuigen;
- De voorzieningen met het oog op de beveiliging van mensen en hun integratie in de openbare ruimte of de architectuur;
- De bouwmaterialen.

De Raad is blij te kunnen vaststellen dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan de verdere installatie van elektrische oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De regering wordt er echter aan herinnerd dat er ook andere minder vervuilende vormen van motorisering voorhanden zijn, zoals deze die werken op waterstof, op CNG, ... Het is zo dat elk type motorisering andere veiligheidsvoorwaarden impliceert (bijvoorbeeld voor de beroepen die bedrijfsvoertuigen gebruiken of voor de waterstofemissie in gesloten gebouwen) waarmee men rekening moet houden als men wil werken aan de evolutie van het wagenpark. Men moet ook rekening houden met het feit dat de gebruikscapaciteit van bedrijfsvoertuigen kan variëren naargelang het type motorisering, met name de laadcapaciteit van bepaalde types elektrische voertuigen, die momenteel onvoldoende is.

De Raad is dus van mening dat elektrische mobiliteit geen globale mobiliteitsoplossing is (in het bijzonder vanuit een milieustandpunt). Het zou niet verstandig zijn om de overgang naar eender welk type voertuig te stimuleren zonder dat het mogelijk is om een globale balans op te maken van de uitstoot ervan, ongeacht of het gaat om elektrische voertuigen of andere voertuigen. Men zou rekening moeten houden met de impact van de volgende elementen: de noodzakelijk uitstoot voor de extractie van de bestanddelen van elektrische batterijen; het beheer van de levenscyclus, zowel van het voertuig als van de batterijen; of de keuzes inzake de energiebronnen van de elektriciteit die noodzakelijk is om dit type voertuigen te gebruiken. Meer in het algemeen moet het besluit vermijden om verdere mogelijkheden te blokkeren of om een veralgemening van de elektrische wagen te stimuleren, want dit is niet wenselijk. Bovendien is er over de secundaire effecten en over de langetermijneffecten van de verschillende technologieën momenteel te weinig informatie beschikbaar.

Naast het debat over de verschillende technologieën dringt **de Raad** erop aan dat de ontwikkeling van dit soort alternatieven voor verbrandingsmotoren gebeurt met het oog op een aangepast autobezit, en zoveel als mogelijk met het oog op een gedeelde mobiliteit. Deze nieuwe alternatieven mogen dan wel heilzame effecten hebben op de uitstoot van broeikasgassen en vooral van fijnstof, ze veranderen niets aan de problemen die verband houden met verkeersopstoppingen, aan de plaats die wordt toebedeeld aan de auto in de stad, aan de verkeersveiligheid of aan het scheiden van de verkeersstromen. Wat de algemene beschouwing betreft die eerder werd vermeld, dient men er

niettemin op te letten dat de toegang tot de straat, het gebruik en het bezit van voertuigen toegankelijk moet blijven voor de beroepen en ondernemingen die er in hoofdzaak van afhankelijk zijn voor hun activiteiten.

Daarnaast wil **de Raad** ook benadrukken dat als men het autopark wil verbeteren, het besluit rekening moet houden met wat er al bestaat, met name het PLKE, het NEKP, het BWLKE in revisie en andere regelgeving (GPDO, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en Good Move in het bijzonder).

Vanuit hetzelfde oogpunt lijkt het interessant dat het besluit de omkeerbaarheid bekijkt van bepaalde parkeerruimtes (bijv.: de parkeerruimtes op de begane grond of de hoger gelegen ruimtes). Als het gewest zijn doelstellingen haalt, dan moeten de parkings iets anders kunnen worden (opslagzones, kelders, ateliers, parken, ...).

2. Bijzondere beschouwingen

Hoofdstuk 1 – Toepassingsgebied en Definities

Paragraaf 1.1 – Toepassingsgebied

Artikel 1

De Raad vraagt zich af waarom geautomatiseerde parkings niet worden opgenomen in dit ontwerpbesluit. Hoewel dit soort parkings nog niet bestaat in Brussel, zou de mogelijkheid kunnen worden bekeken om in zo'n infrastructuur te voorzien in het Gewest en om er de milieukundige en stedenbouwkundige impact van te evalueren.

Paragraaf 1.2 – Definities

Artikel 2

Wat de definitie van de overdekte parking betreft, is **de Raad** van mening dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen een ondergrondse parking en een overdekte parking in openlucht. Dit kan belangrijk zijn in de artikels over de toegankelijkheid van LPG-wagens (cf. artikel 32), de verluchting, ...

Wat de definitie van de parking met snelle rotatie betreft, stelt **de Raad** vast dat bijna geen enkele parking voldoet aan een dergelijke rotatie (= 2 verplaatsingen per parkeerplaats per 4 uur, of 12 verplaatsingen per parkeerplaats per 24 uur). De Raad stelt daarom de waarde en het nut in vraag van de artikels die deze snelle rotatie vermelden, en vraagt zich af of dit cijfer geen neerwaartse herziening nodig heeft zodat de desbetreffende artikels zin hebben.

Hoofdstuk 2 – Algemene uitbatingvoorwaarden voor overdekte en niet-overdekte parkings

Paragraaf 2.1 – Gebruik, inrichting en signalisatie

Artikels 3 tot 11

Wat de artikels 8 en 9 betreft, is **de Raad** van mening dat, als de milieuvergunning kan verplichten om een wachtzone te creëren voor een nieuwe parking, de kans groot is dat de aanpassing onmogelijk wordt voor een bestaande parking waarvan de milieuvergunning wordt vernieuwd. **De Raad** adviseert dat artikel 8 stipuleert dat dit niet noodzakelijkerwijze wordt opgelegd voor bestaande parkings.

Paragraaf 2.3 – Oplaadzone voor elektrische wagens

Artikels 16 tot 21

Over het algemeen begrijpt **de Raad** de redenen die de regering ertoe brengen om de voorkeur te geven aan laadpunten buiten het openbaar wegennet, maar de Raad wijst op het feit dat deze logica in twee opzichten problemen oplevert:

- Het feit dat de installatie van laadpunten wordt gestimuleerd op parkings waar wagens meestal 's nachts geparkeerd staan, zoals parkings van woningen of van appartementsgebouwen, impliceert dat deze laadpunten niet zullen kunnen worden gevoed door een fotovoltaïsche installatie die wordt geïnstalleerd op het dak van het gebouw waarmee de parking in verbinding staat. In deze situatie zal men niet kunnen genieten van de potentiële winst van een koppeling van een fotovoltaïsche installatie aan de laadpunten, met het oog op het evenwicht voor het net en vooral met het oog op de financiële aspecten (aangezien deze elektriciteit gratis is).
- Zich daarnaast beroepen op het feit dat elektriciteit goedkoper is 's nachts dan overdag, gaat momenteel zeker op, maar dat zal misschien niet meer het geval zijn in de komende jaren. De huidige tweevoudige logica is immers tegenstrijdig met een behoefte die de komende jaren zal uitbreiden door de toename van de productie van zonne-energie in Brussel, en dus dat elektriciteitsverbruik dient aangemoedigd te worden op het ogenblik dat de elektriciteit wordt geproduceerd (namelijk overdag en niet 's nachts). Het feit dat de voorkeur wordt gegeven aan laadpunten buiten de openbare weg roept ook vragen op met betrekking tot de toegankelijkheid van deze laadpunten: hoe zullen automobilisten (Brusselse automobilisten of pendelaars) die geen toegang hebben tot een parking buiten de openbare weg dit oplossen? **De Raad** wijst erop dat de wil om zoveel mogelijk laadpunten te installeren buiten de openbare weg geen negatieve gevolgen hoeft te hebben voor de toegankelijkheid tot een laadpunt voor automobilisten die om de een of andere reden geen toegang zouden hebben tot die laadpunten die zich buiten het wegennet bevinden.

De Raad is van mening dat één van de elementen waarmee rekening moet worden gehouden door de regering om het minimale aantal laadpunten te bepalen voor alle parkings met meer dan 10 parkeerplaatsen, erin bestaat om te analyseren of dit minimale aantal laadpunten de mogelijkheid zal bieden om voldoende bij te dragen aan de globale doelstelling van het aantal te installeren laadpunten op het hele Brusselse grondgebied.

Wat artikel 16 betreft, stelt **de Raad** een gebrek aan duidelijkheid vast met betrekking tot het begrip 'elektriciteitscabine' en haar functies. Er dienen zich derhalve verschillende vragen aan:

- Moet de elektriciteitscabine gescheiden worden van de parking om de verbinding te realiseren van de laadpunten met het elektriciteitsnet?
- Is de cabine bestemd om één of meerdere eenvoudige schakelborden te bevatten of gaat het om een hoogspanningscabine om alle voorziene laadposten in de toekomst aan te sluiten?

Wat de artikels 19 en 20 betreft, stelt **de Raad** vast dat dit besluit (waarvan de inwerkingtreding is gepland voor 10/03/21) slechts in één verplicht aansluitpunt voorziet in het geval van een nieuwe parking of een parking die het voorwerp uitmaakt van een aanzienlijke renovatie met meer dan tien

parkeerplaatsen. Artikel 20 specificeert niettemin dat de regering bij besluit en uiterlijk op 31/12/21 zal overgaan tot het bepalen van 'de verhouding laadpunten voor alle parkings met meer dan tien parkeerplaatsen'. **De Raad** vraagt zich daarom af hoe deze ratio zal worden herbekeken en welke de potentiële impact is op de bestaande vergunningen.

Paragraaf 2.4 – Fietsenparking

Artikels 22 tot 23

Wat §1 van artikel 22 betreft, **zou de Raad** de aandacht willen vestigen op het belang van coherentie tussen de verschillende plannen en strategieën in Brussel met betrekking tot het parkeerbeleid. De Raad betreurt dat het ontwerpbesluit niet streeft naar een uniformering van de verschillende normen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening die betrekking hebben op het vereiste aantal voorziene parkeerplaatsen voor fietsen, in het bijzonder voor de bestaande parkings (als de milieuvergunning wordt verlengd) en voor de categorie 'Oppervlaktes bestemd voor ambachtelijke, industriële, logistieke activiteiten ...handelszaken ...en hotels'.

De Raad pleit ook voor hogere ambities met betrekking tot het vereiste aantal parkeerplaatsen voor fietsen. Zoals vastgesteld tijdens de Covid-19-crisis is het duidelijk dat het aantal fietsers aanzienlijk kan toenemen op korte termijn.

In het geval van appartementen is **de Raad** van mening dat men minstens in één fietsparkeerplaats per persoon zou moeten voorzien, en dus in één parkeerplaats per éénpersoonskamer en in twee parkeerplaatsen per tweepersoonskamer. Het is ook belangrijk om in een aantal parkeerplaatsen te voorzien voor de fietsen van de bezoekers van de appartementen (overdekt of in openlucht).

Voor wat betreft alinea 2 van artikel 23 is **de Raad** van mening van mening dat het nuttig zou zijn om de maximale helling beter te definiëren die een zachte helling zou mogen bereiken, en dit door middel van een indicator uitgedrukt in een percentage, naar het voorbeeld van de minimale diepte van de liften en de minimale oppervlakte van de parkeerzones voor fietsen.

Wat betreft §8 van artikel 23, is **de Raad** van mening dat het nodig is om in bijkomende specificaties te voorzien voor de toegankelijkheid van fietsenparkings en voor de beveiliging van fietsen, en meer in het bijzonder voor de keuze van het materiaal van de drager (gewicht, dichtheid, ...).

Als men meer in het algemeen de artikels 22 en 23 naast elkaar plaatst, stelt **de Raad** een gebrek aan coherentie vast:

- In §1 van artikel 22 moet er voor de bestaande parkings door de uitbater een evaluatie van vraag en aanbod worden gedaan, bij elke verlenging van de vergunning;
- Maar in §3 van artikel 22 'kan de milieuvergunning een minimaal aantal parkeerplaatsen vastleggen';
- En in §4 van artikel 23 kan de milieuvergunning bijkomende inrichtingsvoorwaarden vastleggen.

Ten slotte is het zo dat als de exploitant evalueert dat er minder nood is en dat de vraag minder is, de milieuvergunning éézijdig het tegengestelde kan beslissen. **De Raad** vraagt zich dus af waarom een evaluatie door de uitbater nodig is.

Hoofdstuk 3 – Specifieke uitbatingsvoorwaarden voor niet-overdekte parkings

Artikels 24 tot 26

Wat artikel 26 betreft, raadt **de Raad** het maximaal gebruik van groene en lokale energiebronnen aan voor de elektriciteitsvoorziening van de parkings, zoals voor de verlichting.

Wat de uitbatingsvoorwaarden voor overdekte parkings betreft, is **de Raad** van mening dat het besluit het gebruik van parkeergeleiding zou kunnen stimuleren om de uitbating te maximaliseren en onnodige circulatie te beperken.

Hoofdstuk 4 – Specifieke uitbatingsvoorwaarden voor overdekte parkings

Paragraaf 4.2 – Veiligheid

Artikels 32 tot 38

Wat artikel 32 betreft, is **de Raad** van mening dat het nodig is om te verduidelijken of dit artikel enkel betrekking heeft op de ondergrondse parkings of ook op de openluchtparkings met openingen naar buiten toe (cf. artikel 2).

Wat betreft punt nr. 1 van artikel 35 zou **de Raad** graag meer duidelijkheid hebben over de toepassing van dit artikel voor de bestaande parkings, en zelfs voor oudere parkings die slechts één nooduitgang hebben, of zelfs geen enkele. De Raad stelt daarom in dit geval het verloop van de vernieuwing van de vergunning in vraag, evenals de definitie van 'bestaande parking'.

Voor wat betreft punt nr. 6 van artikel 35, zou **de Raad** graag meer duidelijkheid hebben over het begrip 'ingang'. Gaat het om ingangen voor voetgangers, ingangen voor wagens of beide? **De Raad** adviseert daarom om 'aan de vereiste ingangen in overleg met de DBDMH' te specificeren, aangezien het de brandweer is die uiteindelijk bepaalt waar de plannen zich moeten bevinden.

Paragraaf 4.4 – Kwaliteitsnormen van de lucht

Artikel 40

De Raad herinnert eraan dat er altijd sprake van geweest is om de concentratie koolmonoxide te meten (CO) met drie actieniveaus (50ppm, 90ppm, 120ppm).

In het ontwerp van dit besluit, dat dateert van 2018, was de controle opgenomen van de concentratie stikstofdioxide (NO²) met te meten normen.

In artikel 43 van de versie die dateert van 2020 worden de kenmerken beschreven van de meetinstallaties voor CO en NO². Ook de controle van de concentratie benzeen is hierin opgenomen (gemiddeld 5µg/m³ over 12 uur).

De Raad vraagt zich daarom af waarom er een nieuwe regel wordt vermeld en ook hoe die zal worden gemeten. De Raad stelt immers vast dat er daarover geen informatie staat in artikel 43, of in eender welk ander artikel.

Meer specifiek betreffende de uitstoot vraagt **de Raad** zich af of het niet mogelijk zou zijn om een verplicht systeem uit te werken dat de lucht filtert voordat die naar buiten toe wordt uitgestoten, naargelang de uitgestoten hoeveelheid en de technische kwaliteiten, ...

Bovendien vestigt **de Raad** de aandacht van de regering op het feit dat men ook de vraag zou moeten stellen hoe het zit met de balans tussen de inbreng van deze middelen en hun eigen energetische kosten.

Paragraaf 4.5 – Ventilatie

Subparagraaf 4.5.1 – Mechanische ventilatie

Artikels 41 tot 47

Wat § 2 van artikel 42 betreft, stelt **de Raad** vast dat het streven naar een NO²-detectiesysteem iets nieuws is, en dat veel parkings daarmee niet zijn uitgerust. Er wordt ook herinnerd aan de definitie van 'parking met snelle rotatie'. **De Raad** vreest dat hiermee geen rekening wordt gehouden bij het opstellen van het besluit, en dat dit vervolgens een beoordelingsconflict kan opleveren.

Wat § 3 betreft van artikel 42, vraagt **de Raad** zich af of de vergunningen van de bestaande parkings die nog geldig zijn voor meer dan 10 jaar, het voorwerp zullen uitmaken van eender welke aanpassing.

Bovendien vraagt **de Raad** zich af waarom het besluit enkel rekening houdt met de CO- en NO₂-detectie. In Duitsland en in Zwitserland is het zo dat de kwestie van fijnstof (naast de *black carbon* uitgestoten door dieselwagens) zowel opnieuw opduikt voor benzine-wagens (zelfs EUR6d) als voor de nulemissies en wordt uitgestoten door autoremmen en -banden.

Wat betreft § 1 van artikel 43 is **de Raad** van mening dat het voortdurend meten van het CO- en het NO₂-percentage technisch niet realiseerbaar is. De raad stelt dus voor om de metingen te herdefiniëren per tijdspanne (minuten, kwartier, ...).

Wat ten slotte § 1 van artikel 47 betreft, is **de Raad** van mening dat de vermelding 'éé of meerdere specifieke tellers' te vaag is. Gaat het om een teller voor elke ventilator, per verdieping, per parkinggedeelte, ... ?

3. Opmerkingen met betrekking tot de vorm

Wat artikel 23, §5 betreft, wil **de Raad** de aandacht vestigen op een correctie van de Nederlandse vertaling. Aangezien de Franse versie spreekt over twee m² per fiets, zou er in de Nederlandse versie ook moeten staan '2 m² parkeerruimte per fiets' in plaats van '2 m² fietsparkeerruimte'.

De vertaling van artikel 23, § 9. 3° komt niet overeen.

*

* *