
ADVIES

**Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van
XX/XX/2020 tot vaststelling van de algemene
uitbatingvoorwaarden van toepassing op parkings**

| | |
|---|--|
| Aanvrager | Minister Alain Maron |
| Aanvraag ontvangen op | 9 juli 2020 |
| Aanvraag behandeld door | Commissie Leefmilieu en Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit |
| Advies uitgebracht door de plenaire zitting op | 17 september 2020 |

Vooraf

Dit ontwerpbesluit heeft tot doel, de technische uitbatingsvoorwaarden van parkings te bepalen, zowel wat betreft de installatie als het beheer ervan. Het is evenwel niet van toepassing op parkings met geautomatiseerd parkeren noch op parkings voor vrachtwagens¹.

De technische uitbatingsvoorwaarden zijn opgesplitst in drie verschillende hoofdstukken :

- Een hoofdstuk betreffende de algemene uitbatingsvoorwaarden voor overdekte en niet-overdekte parkings;
- Een hoofdstuk betreffende de specifieke uitbatingsvoorwaarden voor niet-overdekte parkings;
- Een hoofdstuk betreffende de specifieke uitbatingsvoorwaarden voor overdekte parkings.

Het ontwerpbesluit gaat tevens over tot de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van de richtlijn 2010/31/EU op de energieprestatie van de gebouwen en de richtlijn 2012/27/EU betreffende de energie-efficiëntie.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Verduidelijkingen

Brupartners betreurt het gebrek aan nauwkeurigheid wat betreft verschillende punten met een impact op de betrokken actoren die nochtans aanzienlijk kan zijn. Immers, **Brupartners** stelt zich met name vragen bij het feit dat het geheel van de overwogen bepalingen op dezelfde wijze van toepassing zijn op

- Private en publieke parkings;
- Nieuwe en bestaande parkings;
- Ruimten waarop parkeren de belangrijkste of de secundaire functie is.

Brupartners vraagt dat deze elementen in het ontwerpbesluit zouden worden gepreciseerd.

Brupartners is bovendien de mening toegedaan dat dit ontwerpbesluit niet voldoende duidelijk is wat betreft het element dat aanleiding geeft tot de verplichtingen die het bepaalt. Hij vindt het nodig om de verplichtingen die in het kader van een procedure voor de aanvraag van een milieuvergunning worden opgelegd, enerzijds, en deze opgelegd in het kader van een aanvraag tot hernieuwing van een milieuvergunning, anderzijds, op duidelijke wijze worden bepaald.

1.2 Rechtszekerheid en economische haalbaarheid

Brupartners vraagt met aandrang dat de grootste duidelijkheid zou bestaan vanaf de indiening van een aanvraag voor een stedenbouwkundige of milieuvergunning wat betreft de verplichtingen en uitrustingen die in de parkings worden opgelegd. Dit heeft met name te maken met de aanzienlijke

¹ Meer bepaald da voertuigen van klasse M3, N2, N3, T, C, S, voertuigen voor bijzonder gebruik en hun aanhangwagens.

kosten die deze uitrustingen kunnen vertegenwoordigen in het kader van een vastgoedproject. Hij vindt het op zijn minst nodig om in dit besluit op duidelijke en ondubbelzinnige wijze te bepalen :

- Het vereiste aantal oplaadpunten;
- De veiligheidsvoorwaarden wat betreft de oplaadzones voor elektrische voertuigen;
- Het vereiste aantal plaatsen voor fietsen.

Brupartners vindt dat dit noodzakelijke voorwaarden zijn voor de rechtszekerheid en de economische haalbaarheid van een project.

1.3 Bescherming van de werknemers

Brupartners stelt voor om er in het besluit aan te herinneren dat de bepalingen, die in dit ontwerpbesluit zijn voorzien, niets afdoen aan de naleving van de voorwaarden bepaald door de Codex over het welzijn op het werk. Hij wijst erop dat de werknemers, die in de parkings aanwezig zijn, de bescherming moeten genieten waarop zij vanuit wettelijk oogpunt recht hebben.

1.4 Coherentie

Brupartners vraagt met aandrang dat de verplichtingen, die in dit ontwerpbesluit zijn voorzien, de nodige coherentie zouden vertonen met de andere wetteksten inzake stedenbouw, en meer bepaald wanneer deze laatsten worden herzien.

Brupartners onderstreept in dit verband dat een van de belangrijke aspecten van de lopende hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) betrekking heeft op het minimumaantal parkeerplaatsen die voor elk vastgoedproject zullen mogen worden gebouwd. Hij vraagt dat dit minimumaantal parkeerplaatsen coherent zou zijn met de bepalingen die in dit ontwerpbesluit zijn voorzien.

2. Bijzondere beschouwingen

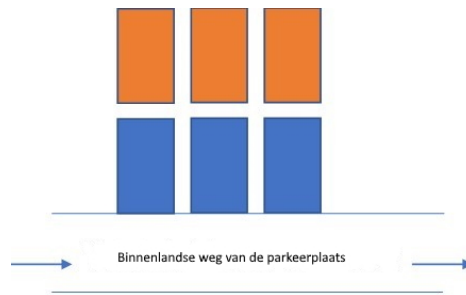
2.1 Definities (artikel 2)

Brupartners is de mening toegedaan dat de definitie van “overdekte parking” (punt 3) een onderscheid zou moeten maken tussen de ondergrondse parkings en de overdekte parkings bovengronds, teneinde de meest gepaste verplichtingen te kunnen vastleggen (m.n. wat betreft de toegankelijkheid van LPG-voertuigen en inzake ventilatie).

Brupartners vestigt de aandacht op het feit dat nagenoeg geen enkele parking op het Brussels grondgebied een rotatie kent zoals deze die in het begrip “parking met snelle rotatie” is bepaald (punt 6). Hij stelt zich dan ook vragen bij het nut van de artikelen die dit begrip bevatten. **Brupartners** vindt bovendien dat de periode, waarop deze rotatie betrekking heeft, zou moeten worden verduidelijkt (betreft het de kantooruren, de openingsuren van de handelszaken...) ?

2.2 Dubbele parking (artikel 5)

Mits naleving van de in dit artikel gestelde voorwaarden (beheer van het risico en van manoeuvres voor de gebruikers), moeten de parkings met dubbele plaatsen volgens **Brupartners** mogelijk blijven (NVDR : een parkeerplaats is “**dubbel**” wanneer deze is voorbehouden aan twee voertuigen die achter elkaar parkeren- zie schema hieronder).



2.3 In- en uitrijden (artikelen 8 en 9)

De bepalingen van de artikelen 8 en 9 kunnen dan wel worden opgelegd voor nieuwe parkings, maar **Brupartners** is van mening dat deze in bepaalde gevallen moeilijk zullen kunnen worden doorgevoerd in bestaande parkings (voornamelijk omwille van technische redenen). Hij vraagt daarom dat voor de bestaande parkings een mogelijkheid tot afwijking zou worden voorzien.

2.4 Elektricitetskabine (artikel 16)

Brupartners vindt dat het de notie “elektricitetskabine” aan duidelijkheid ontbreekt, en stelt zich met name de volgende vragen :

- Betreft het een cabine die gescheiden is van de cabine van de parking ?
- Zal deze ruimte een of meerdere eenvoudige elektricitetskast(en) bevatten of betreft het een hoogspanningscabine waarop alle oplaadposten in de toekomst zullen worden aangesloten ?

Brupartners vraagt dat het begrip en het functioneel karakter van deze “elektricitetskabine” in het besluit zouden worden verduidelijkt.

2.5 Ventilatie van de oplaadzones (artikel 17)

Brupartners meent dat het vraagstuk van de “ventilatie” uitvoerig en op duidelijke wijze aan bod komt in het besluit, en dat de inhoud van dit artikel vaag is en te algemeen. Hij stelt dan ook voor om dit artikel te schrappen of om de inhoud ervan te verduidelijken.

2.6 Aantal oplaadpunten (artikelen 19 en 20)

Brupartners herhaalt zijn vragen voor meer duidelijkheid en rechtszekerheid wat betreft de invoering van verplichtingen betreffende het aantal oplaadpunten. Hij vindt het essentieel dat dit in dit besluit en niet in een regeringsbesluit wordt gepreciseerd “ten laatste op 31/12/2021”, zoals momenteel is voorzien.

Brupartners stelt zich eveneens vragen bij het feit dat een elektrisch stopcontact al dan niet als een oplaadpunt kan worden beschouwd.

2.7 Ingrijpende renovatie (artikel 21)

Brupartners stelt vast dat – overeenkomstig het ontwerpbesluit – elke renovatie waarvan de totale kosten “hoger zijn dan 25% van de waarde van het gebouw, exclusief de grond waarop het gebouw zich bevindt” als een “ingrijpende renovatie” zal worden aanzien. Behalve de economische impact van de meerkost voor de opstelling van elektrische aansluitingen die deze definitie zou meebrengen, wijst

Brupartners eveneens op het feit dat de federale BTW-wetgeving als “ingrijpende renovaties” de werkzaamheden beschouwt die een bestaand gebouw met een nieuw gebouw moeten gelijkstellen en waarvan de kostprijs tenminste 60% van de marktwaarde van het gebouw na de werken bereikt (zonder BTW en met uitsluiting van bepaalde kosten).

Uit bezorgdheid voor de coherentie en teneinde de economische impact van verplichtingen ingevolge renovatiewerken te beperken, vraagt **Brupartners** om de toepassing van hetzelfde percentage (60%) om de “ingrijpende renovaties” in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bepalen.

2.8 Fietsparkeerplaatsen (artikel 22 en 23)

Ook al is **Brupartners** bewust van het feit dat de ontwikkeling van het fietsen en de uitbreiding van het fietsaanbod (cargofiets, fiets voor het vervoer van een of meerdere kinderen...) vereisen dat het vraagstuk van het stallen van fietsen op een brede manier wordt aangepakt, toch herhaalt hij zijn vraag om meer coherentie tussen de wetteksten, meer bepaald wat betreft de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen die moeten worden voorzien.

Brupartners stelt vast dat het ontwerpbesluit bepaalt dat “voor de bestaande parkings bij elke verlenging van de milieuvergunning een kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie door de uitbater moet worden gemaakt van de toereikendheid van het aanbod van fietsparkeerplaatsen tegenover de vraag.” Omwille van de volgende redenen twijfelt hij aan de gepastheid van deze bepaling :

- De berekeningsmethodes wat betreft de mobiliteitsnoden zijn niet echt wetenschappelijk aangetoond, wat de resultaten van deze studies vaak willekeurig maakt;
- Het belang van zulke studies is beperkt, in de mate waarin het ontwerpbesluit voorziet dat de milieuvergunningen een minimumaantal fietsparkeerplaatsen kunnen vastleggen, evenals bijkomende inrichtingsmodaliteiten.

Brupartners stelt daarom voor om in de Gewestelijke Stedelijke Verordening een methode te voorzien die toelaat om het aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen (naar het voorbeeld van de berekening van het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen).

Wat betreft de bepaling die voorziet dat “elk nieuw gebouw minstens 2 m² fietsparkeerruimte per fiets moet hebben” (art. 23, §5), vraagt **Brupartners** een grotere nuancering wat betreft de berekening van de nodige ruimten voor het stallen van fietsen. Immers, ook al lijkt het aanvaardbaar om 2 m² per fiets voor de enige fiets van een gebouw te voorzien (bijvoorbeeld om eventueel het parkeren van een cargofiets mogelijk te maken), toch is **Brupartners** de mening toegedaan dat grotere ruimten op een andere wijze moeten benaderd en stelt voor om verschillende drempels te bepalen wat betreft het aantal m² per fiets, al naargelang het totaalaantal fietsparkeerplaatsen die moeten worden voorzien.

Brupartners stelt zich tenslotte vragen bij de gepastheid van een verbod op in rijen boven elkaar geplaatste en verticale stallingssystemen (art. 23, §9), terwijl deze systemen in volle opgang zijn. Hij stelt bovendien vast dat voor dit verbod een afwijking kan worden gevraagd voor projecten waarvan het aantal fietsparkeerplaatsen meer dan 100 bedraagt. Welnu, het lijkt hem zo dat men reeds een lage drempel zou kunnen toepassen.

2.9 LPG-toegankelijkheid (artikel 32)

Brupartners herhaalt zijn beschouwing en vraagt een onderscheid tussen de ondergrondse parkings en de bovengrondse overdekte parkings. Dit moet toelaten om de juiste verplichtingen te bepalen,

met name door het parkeren van LPG-voertuigen in bovengrondse overdekte parkings met verluchtingsopeningen naar buiten toe te staan.

Brupartners vraagt om op zijn minst te verduidelijken of het parkeerverbod voor LPG-voertuigen enkel betrekking heeft op ondergrondse parkings of indien het verbod eveneens geldt voor de bovengrondse parkings met verluchtingsopeningen naar buiten.

2.10 Gasleidingen in de parkings (artikel 34)

Brupartners stelt voor om een afwijking toe te staan op de verplichting volgens dewelke de gasleidingen boven de verkeerswegen worden geïnstalleerd teneinde hun aanwezigheid in parkings toe te staan. Ook al dient voorrang gegeven aan de installatie van gasleidingen boven de verkeerswegen, toch zou het kunnen dat het omwille van praktische en technische redenen niet haalbaar is om aan deze voorwaarde te voldoen.

2.11 Brandveiligheid (artikel 35)

Wat betreft de nooduitgangen, herhaalt **Brupartners** zijn vraag om meer duidelijkheid wat betreft het element dat aanleiding geeft tot de verplichtingen die in dit ontwerpbesluit voor de bestaande parkings zijn voorzien. Dit moet de exploitanten toelaten om vooruit te lopen op het ogenblik waarop zij de nieuwe normen inzake nooduitgangen zullen moeten naleven. **Brupartners** stelt zich bovendien vragen bij het feit of de hellingen voor personenwagens als nooduitgangen kunnen worden beschouwd.

Brupartners vraagt tenslotte verduidelijkingen wat betreft de bepaling die vereist dat een exemplaar van de plannen van de parking bij elke ingang van de parking ter beschikking van de brandweer wordt gesteld. Hij stelt zich vragen bij het begrip van "ingang". Gaat het uitsluitend over de ingangen voor voetgangers, over de ingangen voor personenwagens of over beide ?

Brupartners stelt voor dat dit artikel de terbeschikkingstelling eist van een exemplaar van de plannen "aan de noodzakelijke ingangen, in akkoord met de DBDMH".

2.12 Controle van de uitrustingen (artikel 39)

Brupartners stelt voor om aan de exploitanten van parkings een periodieke controle met een resultaatsverplichting op te leggen, eerder dan een dagelijkse controle van de goede werking van de uitrustingen. Immers, vandaag geschieden met name steeds meer controles op geautomatiseerde wijze.

2.13 Normen voor de luchtkwaliteit (artikel 40)

De metingen van de concentraties van koolstofmonoxide en stikstofdioxide, evenals de naleving van de normen voor deze luchtverontreinigende stoffen zijn bij de sector welbekend. **Brupartners** wijst er daarentegen op dat de controle van de concentratie en het risicobeheer i.v.m. benzeenconcentraties een nieuwe verplichting vormen. Hij betreurt dat het besluit op geen enkel ogenblik de verwachte methodes vermeldt om dit soort van verontreinigende stof te meten en te controleren, en vraagt dat dit in het besluit zou worden gepreciseerd (dit zou bijvoorbeeld in artikel 43 kunnen worden toegevoegd dat de kenmerken van de meetinstallaties voor koolstofmonoxide en stikstofdioxide beschrijft).

2.14 Mechanische ventilatie van de parkings met snelle rotatie (artikel 42 §2)

Brupartners neemt akte van het feit dat het ontwerpbesluit eist dat “de mechanische ventilatie van de parkings met een snelle rotatie verplicht zou worden gestuurd door een detectiesysteem van CO- en NO²-concentraties. Behalve het feit dat er weinig parkings zijn die aan de definitie van “snelle rotatie” beantwoorden, wenst **Brupartners** erop te wijzen dat de sturing door een detectiesysteem van NO²-concentraties een nieuwigheid is en dat de meeste parkings hiermee niet zijn uitgerust. Hij neemt er akte van dat de parkings met snelle rotatie over een periode van 3 jaar beschikken om zich hiernaar te schikken (vanaf de inwerkingtreding van dit besluit). Hij stelt zich evenwel vragen bij de verplichting die aan de bestaande parkings zal toekomen die over een milieuvergunning beschikken die deze periode van 3 jaar overtreft (zullen hun vergunningen worden aangepast?).

2.15 Meting van de CO- en NO₂-concentraties (artikel 43, §1)

Brupartners wijst op de technische onmogelijkheid om de CO- en NO²-concentraties doorlopend te meten. Hij stelt voor om de notie “doorlopend” te vervangen door de bepaling van een tijdsinterval tussen twee metingen (dit interval zou zeer kort kunnen zijn, bijvoorbeeld “om de minuut”).

2.16 Ventilatie van de garageboxen (artikel 46)

Brupartners stelt vast dat er enerzijds wordt geëist dat “elke box, die na de inwerkingtreding van dit besluit wordt gebouwd, van een ventilatieopening moet voorzien zijn” en anderzijds dat “de garagedeuren van twee ventilatieopeningen voorzien zijn. Hij vraagt dat het aantal vereiste openingen uitdrukkelijker in het besluit zou worden bepaald.

2.17 Elektriciteitsverbruik van de ventilatoren (artikel 47)

Brupartners vraagt dat de bepaling die voorziet dat “een of meerdere specifieke elektrische meters moeten toelaten om het elektriciteitsverbruik van het hele ventilatiesysteem van de parking te meten” zou worden verduidelijkt. Hij stelt zich met name vragen bij de eis om een elektrische meter te voorzien voor elke ventilator, voor elk verdiep en voor elke afdeling van een parking.

*
* *
*