



ADVIES OVER HET ONTWERP VAN WIJZIGING VAN DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING (GSV)

25 april 2019

Als antwoord op de adviesaanvraag van de minister-president over het ontwerp van wijziging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) en het bijhorende milieueffectenrapport, heeft de Commissie unaniem het volgende advies goedgekeurd, na het op 19 maart 2019 besproken te hebben tijdens de vergadering van de Afdeling Actieve Modi en na op 25 maart 2019 mevrouw Justine Harzé (kabinet van minister-president Vervoort), mevrouw Isabella de Duve (Urban.brussels) en de heer Antoine Crahay (studiebureau Citytools) gehoord te hebben, die de aspecten in verband met mobiliteit, parkeergelegenheid en de toegankelijkheid van het project zijn komen toelichten.

Algemene beschouwingen:

De Commissie stelt doorheen dit ontwerp van GSV bepaalde discrepanties vast tussen de verschillende plannen en de gewestelijke regelgevingen inzake ruimtelijke ordening.

De Commissie dringt aan op meer coherentie en onderlinge afstemming tussen de plannen en wetgevingen voor de uitvoering en verwezenlijking van gemeenschappelijke doelstellingen.

De commissie vraagt:

- om de toename van het modale aandeel van voetgangers en fietsers te bevorderen, zoals bepaald in de onlangs door de Brusselse regering goedgekeurde strategische plannen (het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling GPDO, het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move) en om het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privéwagen) (titel VI openbare ruimte) concreet ten uitvoer te brengen;
- om de algemene toegankelijkheid te verwezenlijken, zoals beschreven in de voornoemde plannen, alsook het universele ontwerp zoals bepaald in het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap¹;
- om voorwaarden voor de verdichting van de bebouwing in te voeren die rekening houden met de toegankelijkheid en de mobiliteit (zie GPDO en Good Move) en met de beschikbare voorzieningen, en die niet hoofdzakelijk gebaseerd zijn op de bouwhoogte van de omringende bouwwerken;
- een betere coördinatie met het besluit "Bouwplaatsen" (Titel III);
- om de coherentie te garanderen tussen de zones A, B en C, geïntroduceerd in het ontwerp van GSV, en die welke gedefinieerd zijn door het BWLKE, het GPDO en het Good Move-plan (Titel VII).

¹Het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap omschrijft het "universele ontwerp" als het ontwerpen van producten, omgevingen, programma's en diensten die door iedereen in de ruimst mogelijke zin gebruikt kunnen worden zonder dat een aanpassing of een speciaal ontwerp nodig is. "Universeel ontwerp" omvat tevens ondersteunende middelen voor specifieke groepen van personen met een handicap, indien die nodig zijn.

Specifieke beschouwingen: De Gewestelijke Mobiliteitscommissie verzoekt om de volgende wijzigingen:

Glossarium:

De definitie van de term "verzoeker" zorgt voor verwarring. Deze verwijst immers naar elementen van de weg en niet langer naar rechtssubjecten. De Commissie vraagt dan ook om weer tot een definitie te komen die voor iedereen begrijpelijk is. De definitie in de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van mei 2018 zou bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden.

Titel I KENMERKEN VAN DE BOUWERKEN EN HUN NAASTE OMGEVING

De Commissie vraagt om toegankelijkheids- en mobiliteitscriteria toe te voegen aan de voorwaarden voor de verdichting van de bebouwing opdat de verdichting op harmonieuze en evenwichtige manier zou gebeuren en zou bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

Titel III: BOUWPLAATSEN

De Commissie stelt vast dat een van de doelstellingen die titel III van de GSV nastreeft de verkorting van de duur van de bouwplaatsen is. Deze doelstelling kan worden behaald als de werktijden op de bouwplaatsen worden verlengd of als het aantal arbeiders op de bouwplaatsen verhoogd wordt.

De Commissie vraagt dan ook dat de werktijden op de bouwplaatsen zouden worden afgestemd op de werktijden die worden voorgesteld in het voorontwerp van besluit betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg. Dit wil zeggen dat men de aannemers toelaat om te werken van 6.00 tot 22.00 uur. Wat het opstellen van de lijst met werken die lawaaihinder en trillingen veroorzaken betreft, verwijst de Commissie naar de expertise van Leefmilieu Brussel en van de institutionele verzoekers die dit soort werken moeten uitvoeren teneinde een goed evenwicht te vinden tussen de principes van het plan Quiet.Brussels en de mobiliteitsbehoeften. Met uitzondering van dringende werken of werken die nodig zijn om de mobiliteit en de toegankelijkheid te garanderen, wordt aanbevolen om erg lawaaiërende activiteiten op bouwplaatsen te beperken tot de tijdspanne lopende van 7.00 tot 18.00 uur.

Bovendien zou deze wijziging zorgen voor een duidelijker regelgeving omdat de maatregel toegepast zou worden op alle bouwplaatsen (zowel op als buiten de openbare weg) in Brussel. De Commissie vestigt de aandacht op het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer bij de werknemers van de bouwsector en dat daartoe hun werkroosters afgestemd moeten worden op de dienstroosters van het openbaar vervoer.

De Commissie vraagt om ook bij particulieren aan te dringen op het naleven van dit tijdschema.

TITEL IV: TOEGANKELIJKHEID VAN GEBOUWEN VOOR PERSONEN MET EEN BEPERKTE MOBILITEIT

Ontwerp van GSV	aanvraag tot wijziging	Commentaar
ARTIKEL 1 – TOEPASSINGSGE-BIED §3, 19° alle openluchtruimtes voor recreatie of wandelingen, zoals de parken, kerkhoven of openbare ruimten bestemd voor markten, kermissen of concerten	ARTIKEL 1 – TOEPASSINGSGE-BIED §3, 19° alle openluchtruimtes voor recreatie of wandelingen, zoals de parken, kerkhoven of openbare ruimten bestemd voor <u>voetgangers- verkeer</u>	Dit maakt de toepassing mogelijk van de artikelen betreffende de toegangshellingen (art. 5), traptreden en trappen (art. 12) en liften (art. 11) in de openbare ruimte (Titel VI).

TITEL V: RECLAME EN UITHANGBORDEN

Ontwerp van GSV	aanvraag tot wijziging	Commentaar
ARTIKEL 20 – GEMEENSCHAP-PELIJKE BEPALINGEN § 1. Reclame is verboden in de openbare ruimte: (...) 5° op minder dan 20 m van enig driekleurig verkeerslicht.	ARTIKEL 20 – GEMEENSCHAP-PELIJKE BEPALINGEN § 1. Reclame is verboden in de openbare ruimte: (...) 5° op minder dan 20 m van enig driekleurig verkeerslicht. <u>6° in zones die door het Gewest zijn geïdentificeerd als ongevalge-</u>	In ZACA's mogen niet langer elementen aanwezig zijn die de aandacht van de bestuurders afleiden van het besturen van hun voertuig, of die de duidelijkheid en het zicht belemmeren.

	<u>voelige zones (de zogenaamde ZACA's);</u>	
<p>ARTIKEL 22 – WACHTHUISJES VOOR GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER</p> <p>Reclame op wachthuisjes voor gebruikers van het openbaar vervoer voldoet aan de volgende cumulatieve voorwaarden: (...)</p>	<p>3° (...)</p> <p>4° <i>Geen reclame bevatten op de zijkanten van het wachthuisje als het in een voor fietsers toegankelijke ruimte of in de directe nabijheid van een fietspad gelegen is.</i></p> <p>5° Geen reclame bevatten die het zicht van de gebruikers op het verkeer of op het aankomende openbaar vervoermiddel belemmert.</p>	<p>Als de wachthuisjes gelegen zijn op fiets- en voetpaden voor gemengd gebruik (D10) of als het fietspad op het perron voor de wachthuisjes loopt ("Weens perron"), moet om veiligheidsredenen elk visueel obstakel absoluut verwijderd worden. Deze reclame mag de veiligheid of het comfort van de gebruiker niet schaden.</p>
<p>ARTIKEL 25 – INRICHTINGEN VERWERKT IN OPENBARE VOORZIENINGEN</p> <p>Reclame op inrichtingen verwerkt in openbare voorzieningen zoals openbare toiletten of liften voldoet aan de volgende cumulatieve voorwaarden: (...)</p> <p>3° als het voorzieningen om fietsen te parkeren betreft, aangebracht zijn op een voorziening die beschikt over minstens vijf bogen en een beschermingsdak.</p>	<p>3° als het voorzieningen om fietsen te parkeren betreft, aangebracht zijn op een voorziening die beschikt over minstens vijf bogen en een beschermingsdak, <u>en voldoen aan de aanbevelingen van het Vademecum "Fietsparkeervoorzieningen".</u></p>	<p>Sommige bestaande reclamevoorzieningen die gebruikt kunnen worden als fietsparkeervoorziening voldoen niet aan de behoeften van de fietsers en worden bijgevolg nauwelijks gebruikt. Het plaatsen van reclame mag niet toegestaan worden als de hoofdfunctie van de voorziening niet gewaarborgd is.</p>
<p>ARTIKEL 28 – SCHRAGEN EN WIMPELS</p> <p>Schragen en wimpels die zijn aangebracht op de voetgangersweg voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden: 1° zich bevinden in het algemeen gebied en in een handelsgebied; 2° beperkt zijn tot een schraag of een wimpel per instelling; 3° zijn aangebracht tijdens de openingsuren van de betrokken activiteit; 4° een grondoppervlakte hebben van minder dan 0,60 m².</p>	<p>ARTIKEL 28 – SCHRAGEN EN WIMPELS</p> <p>Schragen en wimpels die zijn aangebracht op de voetgangersweg voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden: 1° zich bevinden in het algemeen gebied en in een handelsgebied; 2° beperkt zijn tot een schraag of een wimpel per instelling; 3° zijn aangebracht tijdens de openingsuren van de betrokken activiteit; 4° een grondoppervlakte hebben van maximaal 0,60 m² <u>en een hoogte van maximaal 2,20.</u> <u>5° geplaatst zijn op meer dan een meter afstand van een podotactiele voorziening en aan de buitenkant van het trottoir.</u></p>	<p>Niet geplaatst zijn op blindegeleidelijnen en het comfort van de voetgangers niet in het gedrang brengen Schragen zijn laag en kunnen over het hoofd worden gezien door verstrooide voetgangers.</p>

TITEL VI: DE OPENBARE RUIMTE

Om een openbare ruimte te creëren waarin de voetganger de protagonist is, om deze openbare ruimte overzichtelijker te maken en om elke weggebruiker een vriendelijke en respectvolle houding te doen aannemen ten opzichte van voetgangers, vraagt de Commissie om volgende zaken verplicht te maken:

- de aanleg van verhoogde kruispunten op kruisingen van wegen met een snelheidsregime van minder dan 50 km/u.
- de aanleg van doorlopende voetpaden langs de hoofdweg op kruisingen van wegen met verschillende snelheidsregimes (bv. waar een straat waar 30 km/u gereden mag worden uitgeeft op een straat waar 50 km/u gereden mag worden).

Deze twee soorten inrichtingen zijn veelvoorkomend in de openbare ruimte in Nederlandse steden. Hier en daar ziet men ze ook in Belgische steden, waaronder in Brussel (bv. Villalaan, Garibaldistraat, Vestingstraat in Sint-Gillis). De zogenoemde "waakzaamheidsassen" in het kader van weginrichtingen zijn assen die geïdentificeerd zijn als voorrangsasssen voor voertuigen van de hulpdiensten, die van deze verplichting vrijgesteld zouden kunnen worden.

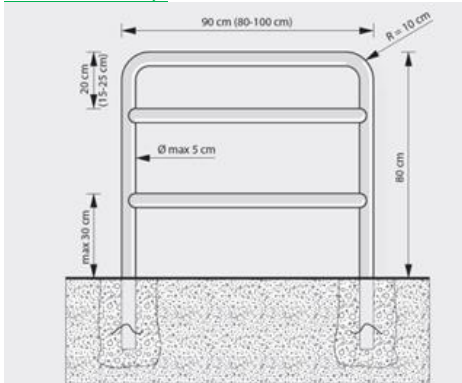
Ontwerp van GSV	aanvraag tot wijziging	Commentaar
<p>ARTIKEL 1 – TOEPASSINGSGEBIED</p> <p>ARTIKEL 2 – DOELSTELLINGEN</p> <p>4° integreren van inrichtingen die zijn ontworpen met respect voor elke gebruikerscategorie;</p> <p>8° het verkeer van het openbaar vervoer, de toegankelijkheid ervan voor voetgangers en het wachten aan haltes vergemakkelijken.</p>	<p>ARTIKEL 1 – <i>Artikel 1, dat de openbare ruimten beschrijft, lijkt te beknopt omdat het een aantal essentiële begrippen niet vermeldt zoals verharde ruimten of bebouwde openbare ruimten.</i></p> <p>ARTIKEL 2 – DOELSTELLINGEN</p> <p>4° integreren van inrichtingen die zijn ontworpen met respect voor elke gebruikerscategorie <i>en met respect voor het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privéwagen)</i></p> <p>8° het verkeer van het openbaar vervoer, de toegankelijkheid ervan voor voetgangers <i>en voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's)</i> en het wachten aan haltes vergemakkelijken.</p>	<p>Het in het GPDO en het Good Move-plan opgenomen STOP-principe doorvoeren in de praktijk.</p> <p>Zich aanpassen aan de beslissing betreffende het toegankelijk maken van de openbaarvervoerhaltes voor PBM's en van het GPDO.</p>

HOOFDSTUK 2: VOETGANGERSVERKEER		
<p>ARTIKEL 3 – VOETGANGERSWEGEN</p> <p>§2 – (...) In afwijking van lid 1 kan, wanneer de voetgangersweg minder dan 3 meter breed is, de minimale breedte van de vrije doorgang worden teruggebracht tot:</p> <p>(...)</p> <p>2° 1,50 m wanneer de voetgangersweg en een fietspad buiten de rijbaan worden gecombineerd en gelijkvloers worden aangelegd; in dit geval bedraagt de minimale breedte van de combinatie van fietspad en voetgangersweg 3 m, plus een vrije zone van 0,50 m voor het openen van autoportieren als het fietspad langs een parkeerzone loopt.</p> <p>§ 3. De dwarslopende helling tussen de rooilijn en de stoeprand van de voetgangersweg bedraagt maximaal 2%.</p> <p>Deze weg heeft een vlakke, stroeve bekleding, die het gebruikerscomfort verzekert en de weg onderscheidt van de rijbaan, behalve in woon- en ontmoetingszones in de zin van de Wegcode. (...) De keuze van de wegbekleding is coherent met het stedelijk kader en houdt rekening met het erfgoedkarakter van de locatie.</p> <p>(...)</p>	<p>ARTIKEL 3 – VOETGANGERSWEGEN</p> <p>§2 – 2° 1,50 m wanneer de voetgangersweg en een fietspad buiten de rijbaan worden gecombineerd en gelijkvloers worden aangelegd; in dit geval bedraagt de minimale breedte van de combinatie van fietspad en voetgangersweg 3 m, plus een vrije zone van <u>0,80 m</u> voor het openen van autoportieren als het fietspad langs een parkeerzone loopt.</p> <p>§3 De dwarslopende helling tussen de rooilijn en de stoeprand van de voetgangersweg bedraagt maximaal 2%. Deze weg heeft een vlakke, stroeve bekleding, die het gebruikerscomfort verzekert. <i>De weg heeft een andere bekleding</i> dan de rijbaan, behalve in woon- en ontmoetingszones in de zin van de Wegcode. (...) De keuze van de wegbekleding is coherent met het stedelijk kader en houdt rekening met het erfgoedkarakter van de locatie <i>zonder evenwel af te wijken van artikel 2, 6°.</i></p> <p>(...)</p>	<p>Om veiligheidsredenen mag de uitwijkzone voor openslaande autoportieren niet minder dan 0,80 m breed zijn. Ongevallen met openslaande autoportieren blijven in het BHG een van de meest voorkomende ongevalstypes en hebben doorgaans zware gevolgen. De vlakke en niet-gladde wegbekleding die het gebruikerscomfort verzekert, geldt ook voor erven. Enkel het onderscheid in bekleding is niet van toepassing.</p> <p>Garanderen dat wat nieuw is, voor iedereen toegankelijk is (toepassing van artikel 9 van het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, dat België geratificeerd heeft op 2 juli 2009).</p> <p>Een gelijkvloerse inrichting is uitsluitend mogelijk met een maximale toegelaten snelheid van 20 km/u of minder. Het is</p>

<p>§ 5. De weg wordt ingericht als een gedeelde gelijkvloerse ruimte wanneer de beschikbare breedte tussen rooilijnen het niet mogelijk maakt om aan weerszijden van de rijbaan een afzonderlijke voetgangersweg met een breedte conform § 2 aan te leggen. In voorkomend geval duidt een grondmarkering het profiel van het traject van het openbaar vervoer aan.</p>	<p>§ 5. De weg wordt ingericht als een gelijkvloerse <u>ontmoetingsruimte</u> wanneer de beschikbare breedte tussen rooilijnen het niet mogelijk maakt om aan weerszijden van de rijbaan een afzonderlijke voetgangersweg met een breedte conform § 2 aan te leggen. <u>De natuurlijke geleidelijnen moeten er worden vrijgemaakt of er moet een kunstmatige geleidelijn gecreëerd worden opdat personen met een visuele beperking zich gemakkelijk zouden kunnen oriënteren in deze ruimten. De breedte van een of eventueel meerdere parkeerstroken moet meegerekend worden in de beschikbare breedte.</u> In voorkomend geval duidt <u>een visueel contrasterende en met de voeten en blindenstok waarneembare voorziening</u> het profiel van het traject van het openbaar vervoer aan.</p>	<p>beter te spreken over een erf. Paragraaf 5 moet pas worden toegepast na afschaffing van de parkeerstroken. Zo niet zouden vele straten beschouwd kunnen worden als gelijkgrondse inrichting met een ondermaatse voetgangersweg om de parkeergelegenheid te behouden.</p>
<p>§ 6. Op de voetgangersweg worden elektrische laadpalen voor voertuigen zodanig geplaatst dat hun aantal wordt gerationaliseerd en dat een vrije doorgang van 1,50 m wordt gewaarborgd. Deze laadpalen moeten bovendien voldoen aan alle volgende voorwaarden: 1° de minimale afstand tussen twee laadpalen bedraagt 5 m; 2° de maximale hoogte van de laadpaal, gemeten vanaf de grond, bedraagt 1,50 m; 3° het voertuig wordt van stroom voorzien vanaf de parkeerplaats door middel van een intrekbare kabel. De in lid 2 bedoelde voorwaarden zijn niet van toepassing op laadpalen voor autobussen en touringcars.</p>	<p>Toevoegen: <u>de stopcontacten, schermen en knoppen moeten ten hoogste 1,10 m boven de begane grond geplaatst worden</u></p>	<p>Dit is nodig opdat ze toegankelijk zouden zijn voor personen in een rolstoel of met een kleine gestalte.</p>
<p>ARTIKEL 4 – VERHOOGD TROTTOIR OF TROTTOIR TER HOOGTE VAN BERIJDBARE OPRITTEN § 1. Onverminderd artikel 3 moeten verhoogde trottoirs ...</p>	<p>ARTIKEL 4 – VERHOOGD TROTTOIR, <u>DOORLOPEND</u> OF TROTTOIR TER HOOGTE VAN BERIJDBARE OPRITTEN § 1. Toevoegen: <u>Doorlopende voetpaden worden aangelegd aan kruispunten van wegen met verschillende snelheidsregimes in de bebouwde kom. Het doorlopende voetpad wordt aangelegd langs de weg waar het snelst op gereden mag worden. Op die manier wordt er een poorteffect gecreëerd naar de zone 30 of de erven. "1° het niveau van het trottoir wordt behouden, behalve in het in § 3 bedoelde geval, 2° in het geval van een verhoogd trottoir wordt de stoeprand schuin afge-</u></p>	<p>De beschreven inrichtingen zijn niet noodzakelijk verhoogd, maar zijn hoofdzakelijk ononderbroken of doorlopend. Het begrip "verhoogd voetpad" vervangen door "doorlopend voetpad";</p>

<p>§ 3. Het trottoir kan worden verlaagd ter hoogte van berijdbare opritten, over een maximale afstand van 0,50 m vanaf de verticale rand van de stoep-rand, voor zover de voetgangersweg zoals bedoeld in artikel 3, § 2 minstens 1,50 m breed is tussen de verlaging en de rooilijn.</p>	<p><u>werkt,</u> <u>3° ter hoogte van een berijdbare oprit, loopt de wegbedekking van het trottoir door:</u></p> <p>§ 3. Het trottoir kan worden verlaagd ter hoogte van berijdbare opritten, over een maximale afstand van 0,50 m vanaf de verticale rand van de stoep-rand, voor zover de voetgangersweg zoals bedoeld in artikel 3, § 2 minstens <u>2 m breed is</u> tussen de verlaging en de rooilijn.</p>	<p>Een versmalling van het begaanbare deel van het trottoir tot 1,50 m mag slechts plaatselijk zijn (minder dan 50 cm). Als de verlaging meerdere meters beslaat, moet het trottoir minstens 2,50 m breed zijn om een roetsj-baanefect te vermijden.</p>
<p>ARTIKEL 5. – ZEBRAPADEN § 1.</p>	<p>ARTIKEL 5. – ZEBRAPADEN <u>en doorlopende voetpaden</u> <u>Elk zebrapad moet voorzien zijn van noppentegels, behoudens rechtvaardiging.</u></p> <p><u>"De overgang tussen de voetgangersweg en de rijbaan gebeurt:</u> <u>1° op wegen in de bebouwde kom met een snelheidsregime van minder dan 50 km/u, met een verhoging van de weg tot het niveau van het trottoir, tenzij dit wegens de plaatselijke omstandigheden technisch gezien onmogelijk is;</u> <u>2° op de andere wegen, ofwel door middel van een verhoging tot het niveau van het trottoir, ofwel door een geleidelijke verlaging van de voetgangersweg, aangelegd met behulp van een hellend vlak [...]"</u></p> <p><u>Elk zebrapad moet voorzien zijn van noppentegels, behoudens rechtvaardiging.</u></p> <p><u>Een doorlopend voetpad moet aan de volgende criteria voldoen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Op hetzelfde niveau liggen als het voetpad (zonder knik);</u> • <u>Afgeschuinde randen hebben opdat auto's er stapvoets over zouden kunnen rijden en waardoor het voetpad horizontaal blijft liggen;</u> • <u>Dezelfde wegbedekking hebben als het aanliggende voetpad;</u> • <u>Dezelfde breedte hebben als het aanliggende voetpad;</u> • <u>Er zijn geen markeringen (oversteekplaats voor voetgangers, in de vorm van een kam, enz.) op aangebracht;</u> • <u>Er moeten noppentegels aanwezig zijn (geplaatst volgens dezelfde regels als die voor traditionele oversteekplaatsen voor voetgangers) om personen met een visuele handicap te informeren, te leiden en te waarschuwen.</u> 	<p>De aanleg van verhoogde kruispunten aan kruisingen van wegen met een snelheidsregime van minder dan 50 km/u, alsook de aanleg van doorlopende voetpaden langs de hoofdweg op kruisingen van wegen met verschillende snelheidsregimes verplicht maken.</p> <p>De goede aanleg van de inrichtingen waarborgen door de aanbevelingen uit het Voetgangersvadecum verplicht te maken.</p>

<p>ART. 6. SNELHEIDSBEPERKENDE INRICHTINGEN</p>	<p>Art. 6. Toevoegen van een § 2. die, onverminderd het KB van 9 oktober 1998^[2], <u>verplicht om aan kruispunten van wegen met verschillende snelheidsregimes in de bebouwde kom, de rijweg te verhogen naar het niveau van de doorlopende voetpaden, zo nodig met behulp van een verkeersdrempel, tenzij dit wegens de plaatselijke omstandigheden technisch gezien onmogelijk is</u> (bv. tramsporen op de rijweg) – <u>de wegbekleding van de rijweg aan deze kruispunten is ofwel identiek aan die van het aangrenzende voetpad, ofwel identiek aan die van de aangrenzende weg.</u></p>	
<p>ARTIKEL 7 – FIETSPADEN Alle fietspaden voldoen aan alle volgende voorwaarden: 1° ze bevinden zich tussen de voetgangersweg en de parkeerzone, behalve wanneer een andere locatie geschikt is om redenen die verband houden met de veiligheid van de gebruikers; 2° ze hebben een breedte vrij van hindernissen: – van minimaal 1,50 m, met inbegrip van eventuele markeringen, in het geval van een eenrichtingsfietspad; – van minimaal 2,50 m, met inbegrip van eventuele markeringen, in het geval van een tweerichtingsfietspad. 3° ze hebben een minimale vrije hoogte van 2,50 m boven het fietspad. Elke fietsinrichting langs een parkeerzone moet een afstandszone van minimaal 80 cm ten opzichte van die zone bevatten. Wanneer de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten, kan deze afstand worden teruggebracht tot minimaal 50 cm. De schets in bijlage 1 van deze titel illustreert dit artikel.</p>	<p><u>art. 7 "FIETSINRICHTINGEN"</u> <u>§ 1. Elke weg waar de toegelaten maximale snelheid meer dan 30 km/u bedraagt, moet uitgerust zijn met fietspaden. Als de toegelaten maximale snelheid meer dan 50 km/u bedraagt, moet het fietspad fysiek gescheiden zijn van de rijweg.</u></p> <p><u>§ 2. Elke fietsinrichting langs een parkeerzone moet voorzien zijn van een uitwijkzone van 80 cm ten opzichte van deze parkeerzone.</u></p> <p><u>§ 3. Een fietsinrichting moet een van de volgende vijf vormen aannemen:</u></p> <p><u>1. Een vrijliggend fietspad dat aan de volgende voorwaarden voldoet:</u> – <u>fysiek gescheiden van de rijweg;</u> – <u>bij afwezigheid van een parkeerzone, een uitwijkzone van minstens 40 cm ten opzichte van de rijweg;</u> – <u>okerkleurig;</u> – <u>met een standaardbreedte exclusief uitwijkzone van 1,80 m voor een eenrichtingsfietspad en van 3 m voor een tweerichtingsfietspad.</u></p> <p><u>2. Een fietspad gemarkeerd met twee onderbroken witte lijnen van minstens 1,30 m breed met inbegrip van de markeringen maar exclusief de uitwijkzone.</u></p> <p><u>3. Een – bij voorkeur okerkleurige – fietsstraat</u></p> <p><u>4. Een fietssuggestiestrook</u></p> <p><u>5. Een voor fietsers toegelaten busbaan</u></p>	<p>"Weg" verwijst naar de wegcodes.</p> <p>De keuze voor een fietsinrichting hangt af van het verkeersvolume en van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, de beschikbare ruimte, de omvang van de voetgangersstromen en nog andere elementen (bomen, garage-inritten).</p> <p>De eerste regel mag niet gekoppeld worden aan het bestaan van een parkeerzone. Een parkeerzone moet afgeschaft kunnen worden om een fietspad aan te leggen.</p> <p>Het gemarkeerde fietspad moet niet uitgesloten worden. Het kan een veilige en comfortabele oplossing zijn als de verkeersomstandigheden het toelaten (<50 km/u, aanvaardbaar verkeersvolume). Het gemarkeerde fietspad maakt het mogelijk een 'soepeler' fietspad te creëren dan het vrijliggende fietspad, bijvoorbeeld op plaatsen waar onvoldoende ruimte is. Men moet deze mogelijkheid behouden. Als men de inrichting van vrijliggende fietspaden wil stimuleren, moet men ervoor zorgen dat deze voldoende breed zijn, i.e. dat de</p>

		<p>breedte overeenkomt met de normen van het vademecum, en dat ze voldoen aan de toenevende behoeften van een erg divers fietspubliek (bakfietsen, plooi-fietsen, e-bikes, kinderfietsen, ...) en van de nieuwe vervoermiddelen (monowheels, steps, ...). Fietsers moeten elkaar kunnen voorbijsteken. Zo niet zullen fietsers het voetpad inpalmen.</p> <p>De uitwijkzone of "buffer" mag niet kleiner zijn dan 80 cm breed (de breedte van autoportieren). Openslaande autodeuren blijven immers de vaakst voorkomende oorzaak van ongevallen in de stad.</p>
<p>ARTIKEL 10 – HET PARKEREN VOOR LICHTE TWEEWIELERS</p> <p>§ 2. Minstens 50 % van het aantal plaatsen in een fietsenstalling voor middellange en lange duur, meer bepaald in de buurt van haltes van het openbaar vervoer, cultuurvoorzieningen, sportvoorzieningen, ... is overdekt.</p> <p>§ 3. De installatie van fietsparkeerplaatsen op de voetgangersweg laat minstens één natuurlijke geleidelijn vrij van obstakels over een minimale breedte van 1,50 m.</p> <p>§4. De fietsparkeerplaatsen zijn voorzien van bogen in overeenstemming met de schets in bijlage 1 van deze titel.</p>	<p>ARTIKEL 10 – HET PARKEREN VOOR LICHTE TWEEWIELERS</p> <p>§ 2. Ernaar <u>streven dat minstens 50% van het aantal plaatsen in een fietsenstalling voor middellange en lange duur (haltes van het openbaar vervoer, cultuurvoorzieningen, sportvoorzieningen, ...) overdekt is.</u></p> <p>§ 3. De installatie van fietsparkeerplaatsen op de voetgangersweg laat <u>de natuurlijke geleidelijn en de doorgang</u> vrij van obstakels over een minimale breedte van <u>2 m</u>.</p> <p>§4. De fietsparkeerplaatsen zijn voorzien van bogen in overeenstemming met de schets in bijlage 1 van deze titel.</p> <p><u>In de schets moet men 1° een horizontale staaf toevoegen op 30 cm van de grond voor de eerste en de laatste bogen van een reeks, en 2° het ronde deel verwijderen om er vierkante delen of platen te kunnen plaatsen (in silhouet zetten).</u></p> 	<p>De geleidelijn voor blinden is die van de gevels.</p> <p>De ruimte die ingenomen wordt in aanwezigheid van een fiets is ruimer dan enkel de boog. Om een vrije doorgang van 1,50 m te hebben, moet men minstens 2 m vrije ruimte naast de boog hebben.</p>

<p>ARTIKEL 11 – WEGBEKLEDING EN MARKERING VAN FIETSPADEN</p> <p>Behalve om redenen die verband houden met de bescherming en opwaardering van het erfgoed, voldoet het fietspad aan alle volgende voorwaarden:</p> <p>1° het is voorzien van een vlakke, comfortabele en stroeve wegdekking. Elke overgang tussen materialen en/of type van inrichting moet naar 0 streven;</p> <p>2° de fietspaden aangeduid door de verkeersborden D7 en D9 van de Wegcode en fietsstraten krijgen bij voorkeur een okerkleurige wegdekking.</p>	<p>ARTIKEL 11 – WEGBEKLEDING VAN DE FIETSINRICHTINGEN</p> <p>§ 1. <i>Elke fietsinrichting is vervaardigd uit een monolithisch, vlak en niet-glad materiaal. Elke overgang tussen materialen en/of type van inrichting moet zonder hoogteverschil zijn.</i></p> <p>§ 2. <i>Als de fietsinrichting met een verkeersbord D9 of F99b aangeduid wordt, is er voorzien in een contrasterende en met de voet en de blindenstok waarneembare scheiding tussen de fietszone en de voetgangerszone.</i></p>	<p>De vermelding van de okerkleur kwam al uitvoerig aan bod in het gewijzigde artikel 7 en moet gelinkt zijn aan het al dan niet vrijliggende karakter van het fietspad (niet aan het soort verkeersteken dat gebruikt is). Geen interpretatiemarge laten wat betreft het hoogteverschil 0.</p>
<p>ARTIKEL 13 – ANTIPARKEERVOORZIENINGEN</p> <p>§2 1° ze zijn tussen 0,90 m en 1,10 m hoog;</p>	<p>ARTIKEL 13 – ANTIPARKEERVOORZIENINGEN</p> <p>§2 1° ze zijn tussen <u>0,80 m</u> en 1,10 m <u>hoog en in een kleur die een contrast vormt met de wegdekking.</u></p>	<p>Het contrast is uiterst belangrijk voor de toegankelijkheid van slechtzienden en maakt deel uit van het universele design. De standaardpaaltjes zijn soms niet hoger dan 80 cm.</p>
<p>ARTIKEL 14 – PARKEREN VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP</p> <p>De parkeerplaatsen voor personen met een handicap bevinden zich bij voorkeur in de buurt van zebrapaden, zodat ze gemakkelijk de voetgangersweg kunnen bereiken.</p>	<p>ARTIKEL 14 – PARKEREN VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP</p> <p>De parkeerplaatsen voor personen met een handicap bevinden zich bij voorkeur in de buurt van zebrapaden, zodat ze gemakkelijk de voetgangersweg kunnen bereiken. <u>Deze parkeerplaatsen zijn minstens 6 m lang.</u></p>	
<p>HOOFDSTUK 6: OPENBAAR VERVOER</p> <p>ARTIKEL 15 – HALTES</p> <p>§ 2. 2° het trottoir wordt verbreed; de ruimte die wordt gecreëerd door deze verbreding, heeft dezelfde wegdekking als het trottoir en wordt ervan gescheiden door een witte waarschuwingslijn parallel aan de verhoogde stoeprand;</p>	<p>HOOFDSTUK 6: OPENBAAR VERVOER</p> <p>ARTIKEL 15 – HALTES</p> <p>§ 2. 2° het trottoir wordt verbreed; de ruimte die wordt gecreëerd door deze verbreding heeft dezelfde wegdekking als het trottoir. <u>De verhoogde perronrand wordt beveiligd met een witte, parallel lopende waarschuwingslijn.</u></p>	<p>De zin was gebrekkig geformuleerd.</p>
<p>ARTIKEL 15 – DE HALTES</p> <p>§ 4. De haltes van het openbaar vervoer zijn uitgerust met een schuilhuisje voor de gebruikers dat voldoet aan alle volgende voorwaarden:</p> <p>(...)</p>	<p>ARTIKEL 15 – DE HALTES</p> <p>§ 4. De haltes van het openbaar vervoer zijn uitgerust met een schuilhuisje voor de gebruikers dat voldoet aan alle volgende voorwaarden:</p> <p>(...)</p> <p><u>3° de transparante zijwanden zijn uitgerust met contrasterende streken.</u></p>	<p>De contrasterende streken zijn nodig voor mensen met een visuele beperking.</p>

<p>ARTIKEL 15 – DE HALTES</p> <p>§ 5. De voertuigdeuren zijn op de grond gemarkeerd door noppentegels en PBM-logo's in functie van de toegankelijkheid voor de PBM-gebruiker.</p>	<p>ARTIKEL 15 – DE HALTES</p> <p>§ 5. <u>Op het perron wordt ter hoogte van de deur een noppentegel geplaatst waardoor personen met een visuele beperking gemakkelijker kunnen instappen. Tegelijk wordt op het perron ter hoogte van de opstapdeur een PBM-logo geplaatst waardoor personen in een rolstoel gemakkelijker in het voertuig geraken.</u></p>	<p>De PBM-logo's en noppentegels worden niet op dezelfde plaats op het perron aangebracht.</p>
<p>Artikel 16. EIGEN BEDDINGEN</p> <p>§ 2. Het is verboden om doorlopende afsluitingen en rasters langs een eigen bedding op te stellen.</p>	<p>Artikel 16. EIGEN BEDDINGEN</p> <p>§ 2. <u>De plaatsing van schuttingen of hekken langs een eigen bedding moet worden verantwoord met argumenten die verband houden met de veiligheid van de gebruikers.</u></p>	
<p>ARTIKEL 17 – HET PARKEREN VAN DE TAXI'S EN DE CAR-SHARINGVOERTUIGEN</p> <p>De parkeerzones voor taxi's en car-sharingvoertuigen voldoen aan alle volgende voorwaarden: (...)</p>	<p>ARTIKEL 17 – HET PARKEREN VAN DE TAXI'S, DE CAR-SHARINGVOERTUIGEN EN DE VOERTUIGEN VAN PERSONEN MET EEN HANDICAP</p> <p>De parkeerzones voor taxi's, car-sharingvoertuigen <u>en voertuigen van personen met een handicap</u> voldoen aan alle volgende voorwaarden: (...)</p>	<p>De normen van artikel 17 moeten ook van toepassing zijn op parkeerplaatsen voor personen met een handicap.</p>
<p>ARTIKEL 22: VERKEERSTEKENS wat betreft verkeerslichten met rateltickers</p>	<p>ARTIKEL 22: VERKEERSTEKENS TOEVOEGEN <u>elke paal mag slechts uitgerust zijn met één enkel geluidssysteem</u></p>	
<p>ARTIKEL 24 – ALGEMEEN VERBOD</p> <p>In afwijking van lid 1 en onverminderd artikel 3 kunnen de volgende gesloten constructies in de openbare ruimte worden toegestaan: (...)</p> <p>3° het bovengrondse gedeelte van ondergrondse infrastructuren, zoals de metrotoegangen of de toegangen tot openbare parkeergarages, op voorwaarde dat hun grondoppervlakte niet groter is dan 20 m².</p>	<p>ARTIKEL 24 – ALGEMEEN VERBOD</p> <p>In afwijking van lid 1 en onverminderd artikel 3 kunnen de volgende gesloten constructies in de openbare ruimte worden toegestaan: (...)</p> <p>3° het bovengrondse gedeelte van ondergrondse infrastructuren, zoals de metrotoegangen en <u>-liften</u> of de toegangen tot openbare parkeergarages, op voorwaarde dat hun grondoppervlakte niet groter is dan 20 m².</p>	
<p>ARTIKEL 25 PLAATSING VAN HET STADSMEUBILAIR</p> <p>In § 2: In de structurerende ruimte en in de gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing worden de glasbollen verplicht ondergronds geïnstalleerd, behalve als de ondergrond dit niet toelaat.</p> <p>§ 3. De installatie van stadsmeubilair is onderdeel van het streven naar een globale opzet van de openbare ruimte. De modellen en typologieën worden bepaald met het oog op hun integratie in de stedelijke omgeving en hun eenvormigheid op het niveau van de straat</p>	<p>ARTIKEL 25 PLAATSING VAN HET STADSMEUBILAIR</p> <p>In § 2: <u>In de structurerende ruimte en in de gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing worden de glasbollen verplicht ondergronds geïnstalleerd, behalve als de ondergrond dit niet toelaat.</u></p> <p>§ 3. De installatie van stadsmeubilair is onderdeel van het streven naar een globale opzet van de openbare ruimte. De modellen en typologieën worden bepaald met het oog op hun integratie in de stedelijke omgeving en hun eenvormigheid op het niveau van de straat</p>	<p>Het stadsmeubilair moet door iedereen gebruikt kunnen worden: de glasbollen moeten ondergronds geplaatst worden om toegankelijk te zijn, de banken moeten rug- en armsteunen hebben opdat ouderen ze zouden kunnen gebruiken zonder dat ze bang hoeven te zijn dat ze niet meer zouden kunnen rechtkomen. Voor slechtzienden is het belangrijk dat het stadsmeubilair goed zichtbaar</p>

en van de wijk.	en van de wijk. <u>Bovendien zijn ze ontworpen volgens het principe van het universele design om ²door iedereen gebruikt te kunnen worden en vormen ze een contrast met de wegbekleding waarop ze geplaatst zijn.</u>	is omdat het een hinder- nis kan vormen op hun weg.
ARTIKEL 25 – PLAATSING VAN HET STADSMEUBILAIR	ARTIKEL 25 – PLAATSING VAN HET STADSMEUBILAIR <u>§4. De banken hebben een zithoogte van minstens 45 cm. Minstens een kwart van de banken is voorzien van een rugleuning en armleuningen. Aan één kant van de bank is er een vrije ruimte van 90 x 150 cm beschikbaar om een rolstoel of kinderwagen te plaatsen. Ze zijn zonder hoogteverschil toegankelijk.</u>	Deze rustpunten zijn be- langrijk voor personen die wegens hun leeftijd of fysieke gesteldheid hun verplaatsingen van tijd tot tijd moeten kunnen onderbreken. Daarom is het belangrijk dat ze ze ge- makkelijk kunnen gebrui- ken.
ARTIKEL 27 – SEIZOENSTERRAS- SEN 1° ze bestaan uitsluitend uit meubilair dat op de begane grond is geplaatst; vloeren en andere aan de grond be- vestigde elementen zijn verboden;	ARTIKEL 27 – SEIZOENSTERRAS- SEN 1° ze bestaan uitsluitend uit meubilair dat op de begane grond is geplaatst; vloeren <u>(behalve voor terrassen op parkeerplaatsen)</u> en andere aan de grond bevestigde elementen zijn ver- boden;	het is wenselijk de gelei- delijn langs de gevels vrij te maken en bijgevolg moet men toelaten terras- sen te plaatsen op de parkeerplaatsen. Deze terrassen moeten op een vloer staan, niet alleen om veiligheidsredenen, maar ook om toegankelijkheids- redenen aangezien het terras zich in dat geval op trottoirhoogte bevindt.

TITEL VII: DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG

Ontwerp van GSV	aanvraag tot wijziging	Commentaar
HOOFDSTUK 2: Algemene bepalingen		
	ARTIKEL 3 <u>Een zone gelegen rond een open- baarvervoerlijn met een gestage frequentie zou moeten worden opgenomen in de zone B.</u>	De bediening kan goed zijn zodra er een aanbod met een hoge frequentie is, zelfs al gaat het maar om een enkele OV-lijn.
ARTIKEL 6 – MINIMUMKENMER- KEN VAN DE PLAATSEN VOOR FIETSEN (...) 3° ze bieden een bewegingsruimte van minstens 2 m tussen enerzijds de fietsen en anderzijds de vaste obstakels, zoals de muren; 4° als de plaatsen voor fietsen toe- gankelijk zijn met een lift, dan moet deze minstens 2 m diep zijn; 5° ze zijn uitgerust met een geschik- te voorziening om de fiets vast te maken, zodat elke gebruiker zijn fiets probleemloos kan stallen;	ARTIKEL 6 – MINIMUMKENMER- KEN VAN DE PLAATSEN VOOR FIETSEN (...) 3° ze bieden een bewegingsruimte van <u>minstens 3 m</u> tussen enerzijds de fietsen en anderzijds de vaste obstakels, zoals de muren; 4° als de plaatsen voor fietsen be- reikbaar zijn met een lift, dan moet deze <u>minstens 3 m diep</u> zijn; 5° ze zijn uitgerust met een ge- schikte voorziening om de fiets vast te maken, zodat elke gebruiker zijn fiets probleemloos kan stallen en	Een tweewielige bakfiets is gemiddeld 2,5 meter lang. 5° De term "geschikt" is on- duidelijk en laat niet toe bogen die de wielen doen buigen te

<p>6° er is een vlotte toegang van en naar de weg. De toegangshelling van fietsplaatsen op verdieping -1 of op een lagere verdieping naar het gelijkvloers moet veilig begaanbaar zijn voor de gebruikers.</p>	<p><u>zowel het fietskader als het voorwiel vastgemaakt kan worden;</u> 6° er is een vlotte toegang van en naar de weg <u>en een deur die automatisch opent.</u> De toegangshelling van fietsplaatsen op verdieping -1 of op een lagere verdieping naar het gelijkvloers moet veilig begaanbaar zijn voor de gebruikers. <u>7° Een op vijf stalplaatsen moet geschikt zijn voor het stallen van bakfietsen en uitgerust zijn met lage voorzieningen om de fiets vast te maken.</u></p>	<p>vermijden. 6° De term "vlot" is te vaag. De deur moet automatisch openen en mag niet onmiddellijk weer dichtvallen op de fietser.</p>
--	--	--

HOOFDSTUK 3 – DE WONINGEN

AFDELING 1: GEBOUWEN MET MEERDERE NIEUWE WONINGEN	AFDELING 1: GEBOUWEN MET NIEUWE WONINGEN	Geen onderscheid maken op basis van het aantal woningen
Artikel van het ontwerp van GSV	Voorgestelde wijziging	Commentaar
<p>ARTIKEL 7 – AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS</p> <p>§ 3. Een lager aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1 van dit artikel kan worden toegelaten in de volgende gevallen: 1° als er gedeelde parkeerplaatsen gecreëerd worden: twee parkeerplaatsen mogen vervangen worden door een enkele parkeerplaats bestemd voor de mobiliteit in de wijk. Deze maatregel kan worden aangewend voor hoogstens 50% van het aantal parkeerplaatsen als bepaald in §1 van dit artikel.</p> <p>§4. Een hoger aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1 van dit artikel kan worden toegelaten in de volgende gevallen: 1° er is een duidelijk aangetoonde verzadiging van de weg, zowel op straat als op wijkniveau; 2° de parking stelt parkeerplaatsen ter beschikking voor de woningen in dezelfde straat.</p>	<p>ARTIKEL 7 – AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS</p> <p>§1 <u>de minima afschaffen, op z'n minst in zone A.</u></p> <p>§ 3. Een lager aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1 van dit artikel kan worden toegelaten in de volgende gevallen: 1° als er gedeelde parkeerplaatsen gecreëerd worden: twee parkeerplaatsen mogen vervangen worden door een enkele parkeerplaats bestemd <u>voor meerdere bewoners van het gebouw.</u> Deze maatregel kan worden aangewend voor hoogstens 50% van het aantal parkeerplaatsen als bepaald in §1 van dit artikel. <u>Een financieel mechanisme invoeren dat het mogelijk maakt geen plaatsen te creëren</u></p> <p>§4. Een hoger aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1 van dit artikel kan worden toegelaten in de volgende gevallen: 1° <u>als de parkeerplaatsen dienen ter compensatie van geschrapte parkeerplaatsen in de openbare ruimte;</u> 2° de parking stelt parkeerplaatsen ter beschikking voor woningen die gelegen zijn binnen een perimeter <u>van 500 meter.</u></p>	<p>§1 De vraag rijst of een verplicht minimumaantal het wagenbezit niet in de hand werkt – wat in strijd is met de visie van het gewest – in plaats van dat mensen zich louter tot het gebruik ervan zouden beperken. Een mogelijkheid zou zijn om het minimumaantal af te schaffen, op z'n minst in de zone A (zoals steeds meer Europese steden doen).</p> <p>Good Move streeft ernaar het wagenbezit te ontmoedigen en de GSV moet de nodige soepelheid aan de dag leggen bij de toepassing van de regels voor deze ratio's om deze evolutie te ondersteunen.</p> <p>§3 zou het mogelijk moeten maken (zoals in andere Europese steden het geval is) minder parkeerplaatsen te creëren als een bedrag betaald wordt dat in verhouding is tot het aantal niet-gecreëerde parkeerplaatsen. Om het gebruik van deze maatregel te bevorderen, zou het bedrag lager moeten zijn dan de gemiddelde kostprijs van de aanleg van een parkeerplaats voor motorvoertuigen buiten de openbare weg en zou het aangepast moeten kunnen worden naargelang toegankelijkheidszone. Dit budget zou gebruikt moeten worden voor de organisatie van de parkeergelegenheid</p>

		<p>op wijkniveau (bv. toegangspunten tot de diensten van gedeelde mobiliteit = mobipunten cf. GMP actie C.11) en/of voor de uitbreiding van het OV-aanbod</p> <p>De GSV moet een mechanisme voorstellen om de omschakeling van parkeerplaatsen op de openbare weg naar privéparkeerplaatsen buiten de openbare weg te bevorderen.</p>
<p>ARTIKEL 8 – RUIMTE VOOR FIETSEN, BAKFIETSEN, FIETSEN MET KINDERWAGEN EN KINDERWAGENS</p> <p>Elk nieuw gebouw met meerdere woningen beschikt over een ruimte met minstens één fietsparkeerplaats per slaapkamer. [...]</p> <p>Als er in het gebouw woningen met twee of meer slaapkamers zijn, dan wordt het lokaal zo ingericht dat er ook kinderwagens gezet kunnen worden.</p>	<p>ARTIKEL 8 – RUIMTE VOOR FIETSEN, BAKFIETSEN, FIETSEN MET KINDERWAGEN EN KINDERWAGENS</p> <p>Elk nieuw gebouw met meerdere woningen beschikt over een ruimte met minstens één fietsparkeerplaats per <u>slaapkamer</u>. <u>hoofdkussen</u> [...]</p> <p>Als er in het gebouw woningen met twee of meer slaapkamers zijn, dan <u>wordt er een aparte ruimte ingericht om</u> kinderwagens op te bergen.</p>	<p>Men moet voorzien in aparte lokalen voor fietsen en kinderwagens omdat eenzelfde ruimte voor beide niet comfortabel is en dus niet gebruikt wordt.</p>

<p>AFDELING 2: BESTAANDE GEBOUWEN EN NIEUWE GEBOUWEN MET ÉÉN WOONEENHEID</p>	<p>AFDELING 2: BESTAANDE GEBOUWEN</p>	<p>Voor nieuwe gebouwen met één enkele woning voorzien in hetzelfde parkeeraanbod als in gebouwen met meerdere eenheden.</p>
<p>ARTIKEL 9 – AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS</p> <p>Het project wordt zodanig ontworpen dat het kan voorzien in een of meerdere parkeerplaatsen in het gebouw al naargelang de kenmerken van de weg en het parkeren, en dan in het bijzonder de verzadiging van de weg op straat- en wijkniveau. Bij de aanvraag wordt een nota met een analyse daarvan gevoegd.</p>	<p>ARTIKEL 9 – AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS</p> <p>Het voorzien in een of meerdere parkeerplaatsen in het gebouw <u>wordt slechts uitzonderlijk toegestaan</u> naargelang de kenmerken van de weg en het parkeren, en dan in het bijzonder de verzadiging van de weg op straat- en wijkniveau. Bij de aanvraag wordt een nota met een analyse daarvan gevoegd.</p>	<p>Voor bestaande gebouwen is het belangrijk het autogebruik niet te stimuleren door een of meerdere parkeerplaatsen te creëren, maar wel de alternatieven te bevorderen, waaronder fietsstalplaatsen, zie verder.</p>
	<p><u>Artikel 9BIS toevoegen: STALPLAATSEN VOOR FIETSEN</u> <u>In een bestaand gebouw moeten de ruimten die als fietsenstalplaats kunnen dienen, zoals koeren, kelders, hallen, bergingen, behouden worden. De aanvrager zal moeten aangeven op welke plaats fietsen gestald kunnen worden, door te verantwoorden dat er rekening gehouden werd met de behoeften.</u></p>	<p>In de typische Brusselse woningen zijn er vaak mogelijkheden voorhanden voor het stallen van fietsen, op voorwaarde dat de opties niet worden geschrapt. Gezien de druk op de vastgoedmarkt worden gemeenschappelijke ruimten en kelders omgebouwd tot woonruimte. De regel wil ervoor zorgen dat het gebrek aan fietsstalplaatsen verhol-</p>

		pen wordt.
<p>ARTIKEL 8 – RUIMTE VOOR FIETSEN, BAKFIETSEN, FIETSEN MET KINDERWAGEN EN KINDERWAGENS (...) Per begonnen schijf van tien fietsparkeerplaatsen wordt één plaats afgebakend voor het parkeren van bakfietsen en fietsen met kindervanagen.</p>	<p>ARTIKEL 8 – RUIMTE VOOR FIETSEN, BAKFIETSEN, FIETSEN MET KINDERWAGEN EN KINDERWAGENS (...) <u>Per begonnen schijf van vijf fietsparkeerplaatsen</u> wordt één plaats afgebakend voor het parkeren van bakfietsen en fietsen met kindervanagen.</p>	<p>Rekening houden met de opmars van bakfietsen als alternatief voor de auto.</p>
<p>HOOFDSTUK IV. — DE KANTOREN, DE OPPERVLAKTE BESTEMD VOOR ACTIVITEITEN VOOR DE VERVAARDIGING VAN IMMATERIËLE GOEDEREN EN VOOR HOOGTECHNOLOGIE</p>		
<p>ARTIKEL 11 – AANTAL PLAATSEN VOOR FIETSEN EN BIJHORENDE UITRUSTINGEN (...) Elk nieuw gebouw bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen per schijf van 100 m² brutovloeroppervlakte, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.</p>	<p>ARTIKEL 11 – AANTAL PLAATSEN VOOR FIETSEN EN BIJHORENDE UITRUSTINGEN (...) Elk nieuw gebouw bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen <u>of bakfietsen</u> per schijf van 100 m² brutovloeroppervlakte, met een minimum van <u>tien</u> parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.</p>	<p>Rekening houden met de opmars van bakfietsen als alternatief voor de auto, zowel bij particulieren als bij bedrijven.</p> <p>Een minimum van twee plaatsen volstaat niet als men overweegt een gedeeld gebruik van de fietsparkeerplaatsen in te voeren en ze open te stellen voor alle gebruikers (personeel, klanten).</p>
<p>HOOFDSTUK 5: DE OPPERVLAKTEN BESTEMD VOOR AMBACHTS-, NIJVERHEIDS-, LOGISTIEKE, OPSLAGACTIVITEITEN OF VOOR ACTIVITEITEN VOOR DE VERVAARDIGING VAN MATERIËLE DIENSTEN, VOOR HANDELSZAKEN, VOOR GROOTHANDEL, VOOR GROTE SPECIAALZAKEN, VOOR VOORZIENINGEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN EN VOOR HOTELRIJCHTINGEN</p>		
<p>ARTIKEL 13 – AANTAL PLAATSEN VOOR FIETSEN (...) Het aantal plaatsen voor fietsen wordt vastgelegd op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, met een minimum van twee plaatsen per gebouw.</p>	<p>ARTIKEL 13 – AANTAL PLAATSEN VOOR FIETSEN (...) Het aantal plaatsen voor fietsen <u>en bakfietsen</u> wordt vastgelegd op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, met een minimum van <u>tien</u> plaatsen per gebouw.</p>	<p>Een groot deel van de bedrijfsvoertuigen die gebruikt worden door de in hoofdstuk 5 vermelde bedrijven kunnen op korte termijn door bakfietsen vervangen worden.</p> <p>Een minimum van twee plaatsen volstaat niet als men overweegt een gedeeld gebruik van de fietsparkeerplaatsen in te voeren en ze open te stellen voor alle gebruikers (personeel, klanten).</p>
<p>HOOFDSTUK 6 – DE LEVERINGEN</p>		
<p>ARTIKEL 14 – LEVERINGSPLAATS § 1. De volgende nieuwe gebouwen hebben ten minste één leveringsplaats buiten de weg, die toegankelijk is voor bestelwagens en een vrije hoogte heeft van minimaal 2,60 m:</p>	<p>ARTIKEL 14 – LEVERINGSPLAATS § 1. De volgende nieuwe gebouwen hebben ten minste één leveringsplaats buiten de weg, die toegankelijk is voor bestelwagens en</p>	

<p>(...)</p> <p>2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groot-handelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de brutovloeroppervlakte tussen 500 m² en 2.000 m² bedraagt.</p> <p>§ 2. De volgende nieuwe gebouwen hebben ten minste één leveringsplaats buiten de weg, die toegankelijk is voor vrachtwagens en een vrije hoogte heeft van minimaal 4,30 m: (...)</p> <p>2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groot-handelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de brutovloeroppervlakte meer dan 2.000 m² bedraagt.</p> <p>De leveringsplaats die in toepassing van deze paragraaf gecreëerd moet worden, heeft een oppervlakte die aangepast is aan de oppervlakte van het gebouw of de gebouwen die er gebruik van maken.</p>	<p>een vrije hoogte heeft van minimaal 2,60 m: (...)</p> <p>2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de brutovloeroppervlakte tussen 500 m² <u>en 1.000 m²</u> bedraagt.</p> <p>§ 2. De volgende nieuwe gebouwen hebben ten minste één leveringsplaats buiten de weg, die toegankelijk is voor vrachtwagens en een vrije hoogte heeft van minimaal 4,30 m: (...)</p> <p>2° de gebouwen die oppervlakten bevatten die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of hotelinrichtingen en waarvan de brutovloeroppervlakte <u>meer dan 1.000 m²</u> bedraagt.</p> <p>De leveringsplaats die in toepassing van deze paragraaf gecreëerd moet worden, heeft een oppervlakte <u>en een hoeveelheid kades die aangepast zijn</u> aan de oppervlakte van het gebouw of de gebouwen die er gebruik van maken.</p> <p><u>Ervoor zorgen dat de leveringsplaatsen gedeeld worden door verschillende gebouwen.</u></p> <p><u>Zorgen voor leveringsplaatsen die voorbehouden zijn voor de actieve modi (bakfietsen)</u></p> <p><u>Voor handelsruimten moeten de overdekte leveringskades niet meegerekend worden in de commerciële oppervlakte.</u></p> <p><u>Preciseren dat de leveringsplaatsen de kwaliteit van de aangrenzende of nabijgelegen openbare ruimten niet mogen aantasten.</u></p>	<p>De drempel van 1.000 m² behouden (vorige GSV)</p> <p>Doel: voldoende leveringsplaatsen buiten de openbare weg opleggen om de hinder van leveringen in de openbare ruimte te beperken.</p> <p>De overdekte leveringskades (de overkapping beperkt de geluidshinder) moeten niet opgenomen worden in de berekening van de commerciële oppervlakte omdat dit mensen ervan weerhoudt ze te bouwen.</p>
---	--	--