

OPLEIDING DUURZAME GEBOUWEN

MOBILITEIT EN DUURZAME GEBOUWEN

LENTE 2022

Impact van milieuvergunningen op de mobiliteit Reglementaire eisen en innovatieve alternatieven

Pierre-Edouard VERHAEGHE



Deze presentatie beoogt:

- u te laten kennismaken met de regelgeving inzake parkings;
- u vertrouwd te maken met de milieuvergunningen.

Na deze presentatie zal u in staat zijn:

- een project overeenkomstig de wetgeving te ontwerpen;
- mee te werken aan een andere mobiliteit.



INLEIDING

HUIDIG REGELGEVEND KADER

TOEKOMSTIGE TRENDS

DE MILIEUVERGUNNING IN DE PRAKTIJK



Doel van de milieuvergunning

- Beschermen tegen de hinder die een inrichting of een activiteit rechtstreeks of onrechtstreeks voor het milieu, de gezondheid of de veiligheid van de bevolking kan veroorzaken.

Parkings

- Ingedeelde inrichting vanaf 10 parkeerplaatsen (overdekte plaatsen of in openlucht)
- Milieuvergunning vereist

➔Parkeren = hefboom voor mobiliteit

⇒ **Verplaatsingen met de auto/fiets zijn slechts mogelijk als er op de plaats van bestemming een parkeerplaats beschikbaar is**

Vervuiling - 2019

- 10.000 vroegtijdige overlijdens te wijten aan luchtvervuiling in België
- 300.000 vroegtijdige overlijdens in de Europese Unie

Bron: EEA Report, “*Air quality in Europe – 2019 report*”



INLEIDING

HUIDIG REGELGEVEND KADER

TOEKOMSTIGE TRENDS

DE MILIEUVERGUNNING IN DE PRAKTIJK



Omzetting van de EPB-richtlijn

Exploitatievoorwaarden voor de parkings

- Een goede luchtkwaliteit verzekeren
 - CO- en NO₂-normen
 - Na te leven voorwaarden voor mechanische en natuurlijke ventilatie
 - Voorwaarden voor de luchtkwaliteitstudies
- Voorleggen van een gemotiveerd voorstel voor de inrichting van fietsparkeerplaatsen
 - 2 m² per parkeerplaats verzekeren
 - Parkeervoorzieningen met verscheidene niveaus zijn verboden maar afwijking is mogelijk bij meer dan 50 parkeerplaatsen



Elektromobiliteit

- Het volgende voorzien in nieuwe gebouwen / bij een zware renovatie
 - 1 laadpunt
 - aansluitinfrastructuur:
 - kabelkokers
 - lokaal voor HS-cabine



Elektromobiliteit

- Volgend besluit met ratio's voor laadpunten voorzien voor het eerste semester van 2022
 - Voor kantoorparkings:
 - Per 1 januari 2025: 10 % met een minimum van 2 laadpunten
 - Per 1 januari 2030: 20 %
 - Per 1 januari 2035: 30 %
 - Voor woongebouwparkings:
 - Per 1 januari 2025: 1 laadpaal per huurder die 1 elektrisch voertuig bezit
 - Voor de openbare parkings die niet onder de vorige punten vallen:
 - Per 1 januari 2025: 5 % met een minimum van 2 laadpunten
 - Per 1 januari 2030: 10 % met een minimum van 2 laadpunten
 - Per 1 januari 2035: 20 %
- **Waarden kunnen onderhevig zijn aan veranderingen**



Doel

- Vermindering van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg rond kantoorgebouwen om de woon-werkverplaatsingen met de auto te verminderen

Toepassingsgebied

- Kantoren/spitstechnologie/productie van immateriële goederen

Ontstaansfeit

- Vernieuwing/verlenging/nieuwe milieuvergunning

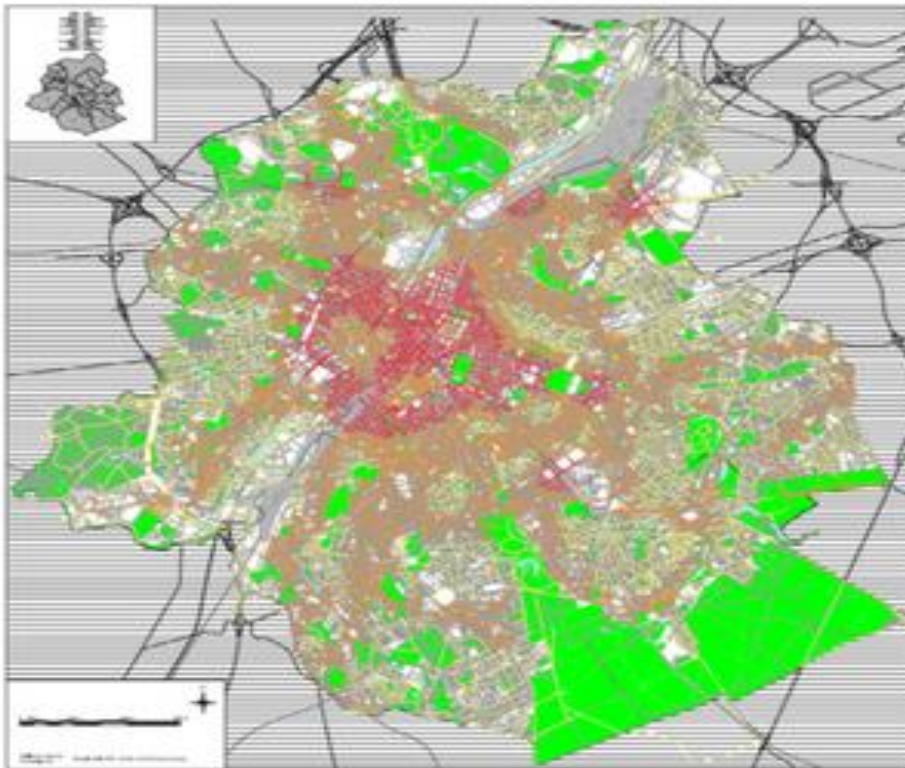
Bijzonderheid

- Van toepassing op het bestaande



Twee factoren

- De vloeroppervlakte van de kantoren (m^2)
- De bereikbaarheid van de zone (= toegankelijkheidszone) met het openbaar vervoer (A, B, C)



Zones d'accessibilité	Toegankelijkheidszones
Zone A	Zone A
Zone B	Zone B
Zone C	Zone C

Zone	Max. autoparkeerplaatsen
Zone A	1 voor de eerste 250 m^2 Daarna 1 per 200 m^2
Zone B	1 per 100 m^2
Zone C	1 per 60 m^2



Welke keuzes zijn er mogelijk bij overtollige parkeerplaatsen?

- De parkeerplaatsen afschaffen en de ruimte herbestemmen
 - Voorbeeld: fietsenparking, douches, originele voorstellen, ...
- De parkeerplaatsen ter beschikking van het publiek stellen: als parking voor omwonenden of handelszaken, of als openbare parking
- Een afwijking aanvragen
- Jaarlijks voor elke overtollige parkeerplaats een geïndexeerde milieuheffing betalen
 - € 450 per parkeerplaats in zone A
 - € 350 per parkeerplaats in zone B
 - € 250 per parkeerplaats in zone C



⇒ **Alleen voor de bestaande parkeerplaatsen!**



Mogelijke afwijkingen – sociaal-economische rechtvaardiging

- Werkuren die niet verenigbaar zijn met het openbaar vervoer
- Bezoekers bij de organisatie van evenementen
- Nuts- en dienstvoertuigen
- Functioneren met minder parkeerplaatsen
 - Door de bezetting van de plaatsen te optimaliseren
 - Door in te werken op de verplaatsingsgewoonten
- ...

Effectenbeoordelingsrapport m.b.t. het parkeren

- Gerealiseerd door een bureau dat geregistreerd of erkend is als opdrachthouder voor effectenstudies bij afwijking > 10 parkeerplaatsen
- Gerealiseerd door de aanvrager bij afwijking < 10 parkeerplaatsen



Doelstellingen

- Het (langdurig) parkeren op de openbare weg terugdringen en het verplaatsen naar parkeerplaatsen buiten de openbare weg
- Voor 10 % van de verplaatsingen de fiets nemen

Min. 1 en max. 2. auto's per woning

Afwijkingen voor woongebouwen (met sociale woningen)

- Parkeren op de openbare weg
- Bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Mobiliteitsprofiel van de bewoners

1 fiets per woning



INLEIDING

HUIDIG REGELGEVEND KADER

TOEKOMSTIGE TRENDS

DE MILIEUVERGUNNING IN DE PRAKTIJK



- ⇒ **Leefmilieu Brussel en Urban.Brussels helpen bij het afleveren van de vergunningen**

- ⇒ **Oordelen over het belang van de bouw van een parking en zijn dimensionering beoordelen**



Doelstellingen

- ▶ 2030: uitstap uit diesel
- ▶ 2035: uitstap uit benzine
- ▶ Verhoging milieuheffing BWLKE
- ▶ GSV 

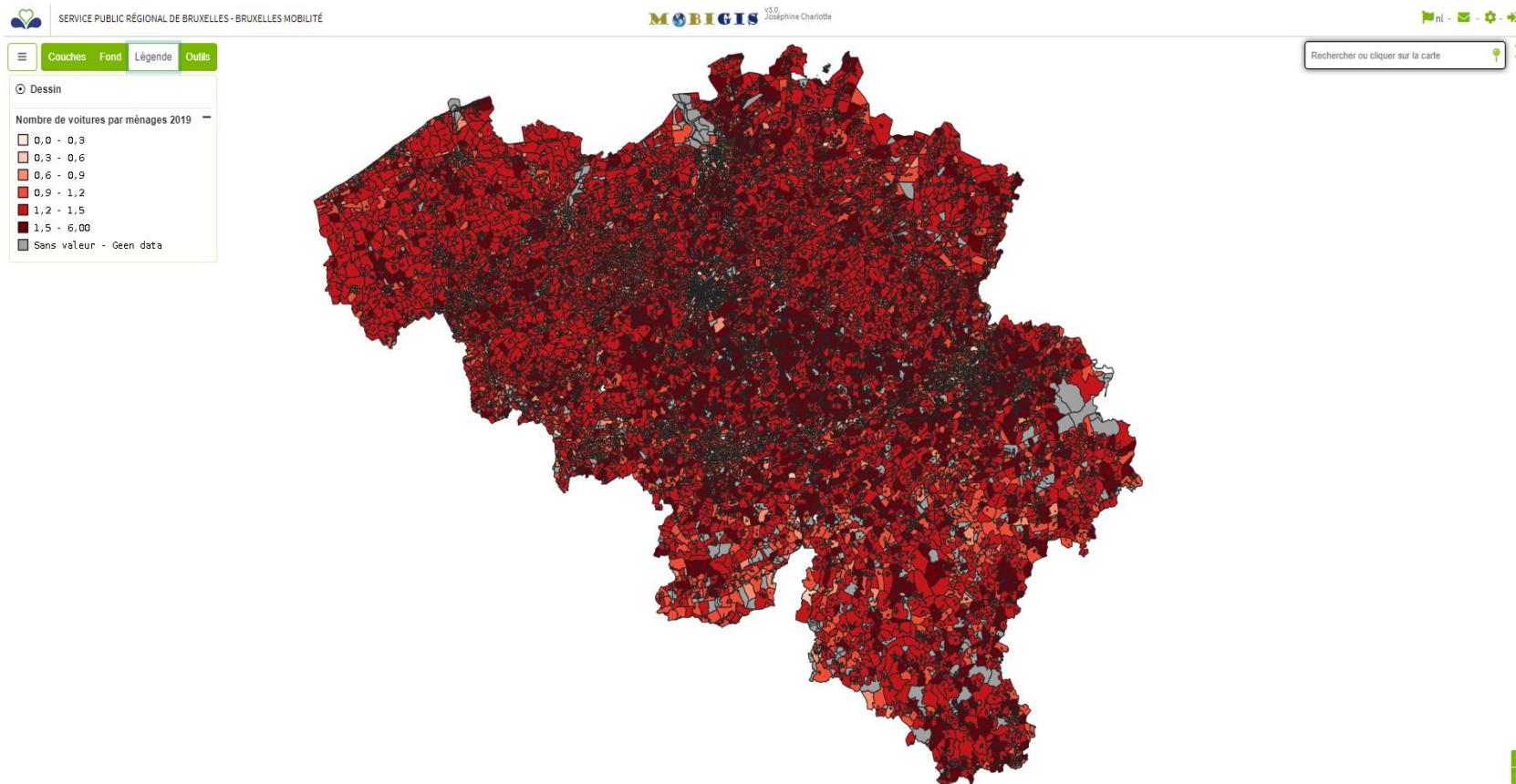
Drempels voor parkeerplaatsen buiten de openbare weg

Vastleggen van een maximum en niet van een minimum

Test: woningen zonder autoparkeerplaatsen en zonder mogelijkheid tot uitwijken naar de openbare weg

Afwijkingen: gedeelde mobiliteit

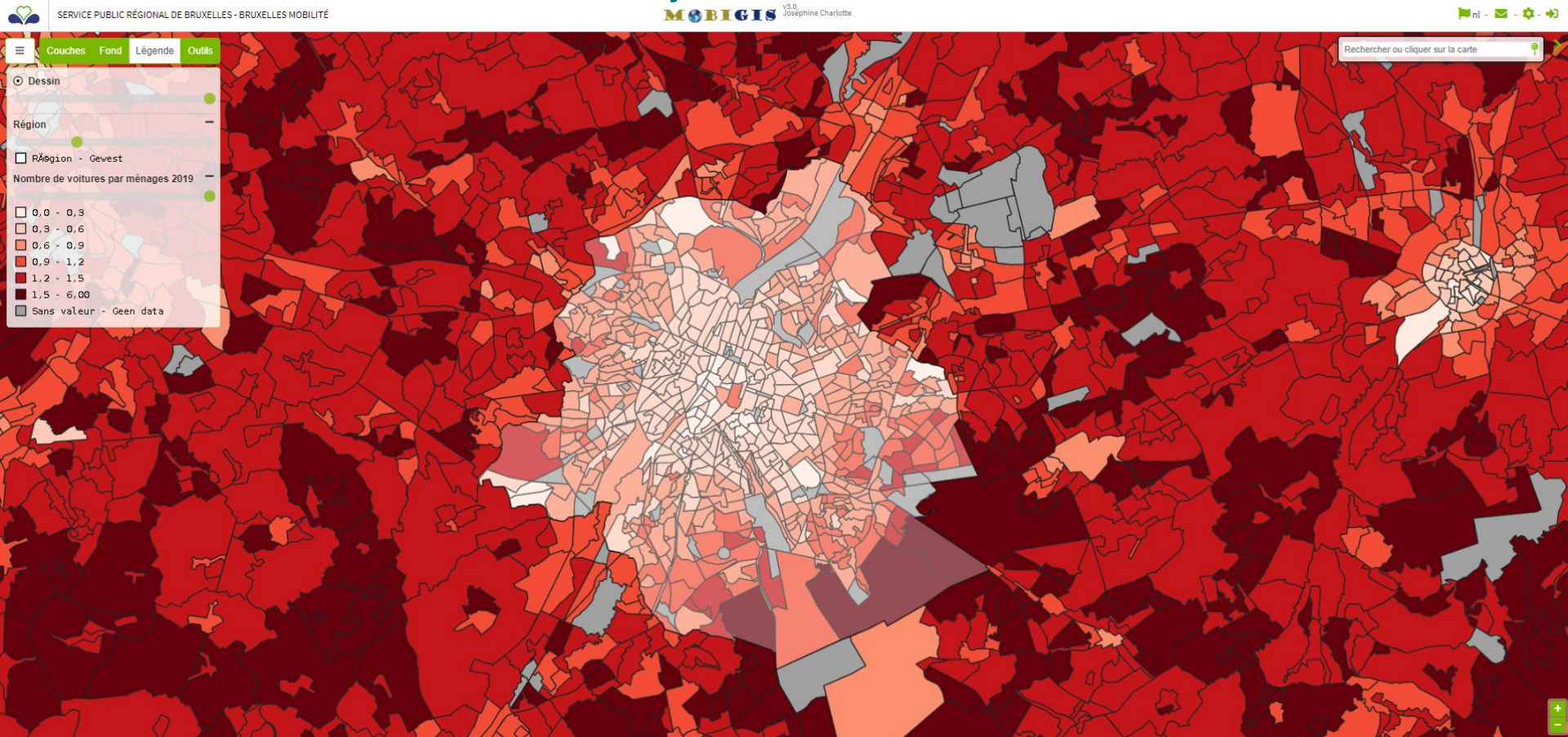




Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2017)

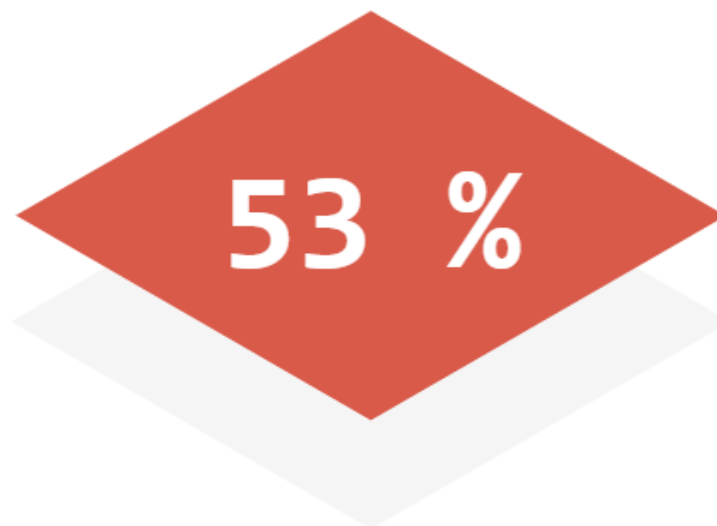


Kerncijfers van de mobiliteit



Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2017)





**des ménages bruxellois
n'ont pas de voiture**

Bron: Statbel (ibsa.brussels) (Jaar: 2019)



INLEIDING

HUIDIG REGELGEVEND KADER

TOEKOMSTIGE TRENDS

DE MILIEUVERGUNNING IN DE PRAKTIJK



Min. 1 auto per woning → Afwijkingen

- ▶ Bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- ▶ Voorgestelde alternatieven voor de auto: gedeelde mobiliteit, fietsparkeerplaatsen, ...
- ▶ Mobiliteitsprofiel van de bewoners
- ▶ Diensten en voorzieningen in de wijk
- ▶ (Parkeren op de openbare weg)
- ▶ Activering van het parkeeraanbod buiten de openbare weg in de wijk

0,4 auto per sociale huurwoning (BGHM, Sociaal Immobiliënkantoor, Woningfonds)

1 fiets per kamer en min. 2 m² per fiets



**Nouveau
logement**

In de vergunningsaanvraag moet een voorstel worden opgenomen op basis van

- ▶ het aantal personen
- ▶ de behoeften van de site
- ▶ de beschikbare ruimten

Doel

- ▶ Woningen → 1 fiets per woning
- ▶ Kantoren → 1 fiets per 200 m² vloeroppervlakte
- ▶ Min. 2 m² per fiets



Het door Brussel Mobiliteit uitgegeven fietsvademecum dient geraadpleegd te worden

Bestemming	# fietsparkeerplaatsen
Lagere school, ouders	1 per 20 leerlingen
Lagere school, leerlingen	1 per 10 leerlingen
Middelbare school	2 per 10 leerlingen
Universiteiten	2 per 6 studenten
Lagere school, ouders	1 per 20 leerlingen
Winkels (algemeen)	1,5 per 100 m ²
Treinstation, intermodaal knooppunt, halte langs drukke lijnen	Reizigers aan de herkomstkant 10 %, reizigers aan de bestemmingskant 25 %
Overige haltes (openbaar vervoer)	4-6 per halte
Kantoren	1 per 200 m ² vloeroppervlakte



Voertuigen/gedeelde plaatsen in de privéparkings buiten de openbare weg

- ▶ Leefmilieu Brussel staat open voor concrete voorstellen

Gedeeld gebruik

- ▶ Rechtstreekse en gescheiden toegangen tot de openbare weg voorzien voor de voetgangers



Brandveiligheid

- ▶ Het volgende is verboden in de parkings: opslag van vuilnisbakken, archieven, meubels, producten, ...
- ▶ Voldoende nooduitgangen
- ▶ Blusmiddelen



Elektrische voertuigen

- ▶ Elektrische voertuigen, bij brand
 - Verspreidingsrisico
 - Ontwikkeling van uiterst giftige rookgassen
 - Wat te doen met een in brand staand elektrisch voertuig? Het voertuig dagenlang in een groot waterbekken onderdompelen!
 - Zie video: https://www.youtube.com/watch?v=gBC5fCEa-_M
- ▶ Ontwerp van besluit
 - Brandveiligheidsvoorwaarden
 - Ratio's voor laadpunten volgens het type parking





Geïntegreerd regenwaterbeheer (GRWB)

- ▶ Parkings in de openlucht werken mee aan het GRWB
 - Toename van de ondoorlatend gemaakte oppervlakte
 - Mogelijkheid tot insijpelen van het regenwater
 - ☑ Beplante ruimten
 - ☑ Celvormige (opengewerkte) tegels
 - ☑ Poreuze verhardingen
 - Beplante wadi's
- ▶ Geen koolwaterstofafscidders meer installeren



Belangrijke uitdagingen!





- ▶ Volg de evolutie van de regelgeving, van het gedrag van mens en maatschappij, van de technologie
- ▶ Bereid u voor op de transitie
- ▶ Integreer een nieuwe mobiliteit
- ▶ De plaats van de auto zal verder afnemen





Gids Duurzame Gebouwen

www.gidsduurzamegebouwen.brussels

- Thema Mobiliteit



Websites

- Praktische gids voor milieuvergunningen

<https://leefmilieu.brussels/de-milieuvergunning/algemene-en-specifieke-exploitatievoorwaarden/algemene-exploitatievoorwaarden/verplichtingen-inzake-parkeervoorzieningen-voor-fietsen-motoren-autos-en-leveringen>

<https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/parkeren-bwlke>

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/mobiliteitsberoepen/technische-publicaties-analyses-en-studies>



Pierre-Edouard VERHAEGHE

Beheerder milieuvergunningen – dienst Parkeren en BWLKE

 +32 02 435 48 58

 peverhaeghe@environnement.brussels
permit@environnement.brussels



BEDANKT VOOR UW AANDACHT

