

Art. 3. De beperking van de aanpassing van de huurprijs aan de kosten van levensonderhoud als bedoeld in artikel 26, § 1^{bis} tot 1^{quater}, van het decreet van 15 maart 2018 de woninghuurovereenkomst kan worden verlengd met een periode van maximaal één jaar.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op de overeenkomsten die van kracht zijn op de dag waarop het in werking treedt.

Art. 5. Dit decreet treedt in werking op 1 november 2022.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Namen, 19 oktober 2022.

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Economie, Buitenlandse Handel, Onderzoek, Innovatie,
Digitale Technologieën, Ruimtelijke Ordening, Landbouw, het "IFAPME", en de Vaardigheidscentra,
W. BORSUS

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuur,
P. HENRY

De Vice-Minister-President en Minister van Werk, Vorming, Gezondheid, Sociale Actie
C. MORREALE

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,
V. DE BUE

De Minister van Huisvesting, Plaatselijke Besturen, en Stedenbeleid,
C. COLLIGNON

De Minister van Begroting en Financiën, Luchthavens en Sportinfrastructuur,
A. DOLIMONT

De Minister van Leefmilieu, Natuur, Bossen, Landelijke Aangelegenheden en Dierenwelzijn,
C. TELLIER

Nota

(1) Zitting 2022-2023

Stukken van het Waalse Parlement, 1085 (2022-2023), Nrs. 1 tot 7

Volledig verslag, plenaire vergadering van 19 oktober 2022.

Bespreking.

Stemming.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2022/33754]

29 SEPTEMBER 2022. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, artikelen 6, § 1, eerste lid, 13, § 1, eerste lid en 63, § 3, tweede lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van Leefmilieu Brussel, bekrachtigd bij de wet van 16 juni 1989, artikel 3, § 3, gewijzigd bij de ordonnantie van 3 mei 2018;

Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gegeven op 17/03/2022;

Gelet op het advies van de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gegeven op 22/02/2022;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, gegeven op 28/03/2022;

Gelet op de Gelijke kansentest zoals beoogd in artikel 2, § 1 van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijke kansentest, uitgevoerd op 30/11/2021;

Gelet op de mededeling aan de Europese Commissie, op 20 juli 2022, met toepassing van artikel 5, van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij en de aanvaarding door de Commissie van de dringendheid krachtens artikel 6, lid 7 van diezelfde richtlijn.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/33754]

29 SEPTEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les articles 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 13, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 63, § 3, alinéa 2 ;

Vu l'arrêté royal du 8 mars 1989 créant Bruxelles Environnement, confirmé par la loi du 16 juin 1989, article 3, § 3, modifié par l'ordonnance du 3 mai 2018 ;

Vu l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, donné le 17/03/2022 ;

Vu l'avis du Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, donné le 22/02/2022 ;

Vu l'avis de la Commission régionale de la Mobilité, donné le 28/03/2022 ;

Vu le test d'égalité des chances visé à l'article 2, § 1^{er} de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances, réalisé le 30/11/2021 ;

Vu la communication à la Commission européenne, le 20 juillet 2022, en application de l'article 5 de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et l'acceptation, par la Commission, de l'urgence en vertu de l'article 6, paragraphe 7, de cette même directive ;

Gelet op advies nr. 71.782/1/V van de Raad van State, gegeven op 03/08/2022, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende artikel 18 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingvoorwaarden van toepassing op parkings;

Overwegende het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitsluiting van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;

Overwegende dat het nodig is om de alternatieven voor voertuigen met een verbrandingsmotor te vergemakkelijken door de installatie van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op te leggen, zowel in parkings van kantoren, van woningen als in parkings voor ander gebruik;

Dat voor parkings van kantoren en voor ander gebruik gerekend wordt op een snelle elektrificatie, waardoor het past om specifieke verhoudingen op te leggen die trapsgewijs behaald moeten worden;

Dat voor parkings van woningen het past om ervoor te zorgen dat de elektrificatie hetzelfde tempo volgt als de elektrificatie van voertuigen van de bewoners die toegang hebben tot de parking. Bewoners kunnen zowel bewoners van hetzelfde gebouw als bewoners van de buurt van het gebouw zijn;

Overwegende dat deze verplichtingen rusten op de milieuvergunninghouder, dat hieruit volgt dat de bewoner die toegang heeft tot een parking van woningen en over een elektrisch voertuig zich tot de houder van de milieuvergunning moet richten voor de installatie van het oplaadpunt.

Op voordracht van de Minister van Leefmilieu;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Inleidende bepalingen*

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie.

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op de parkings bedoeld in rubriek 68 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, IC, ID, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, evenals in rubriek 224 van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen.

Voor de toepassing van onderhavig besluit moet worden verstaan onder:

1° “Leefmilieu Brussel”: opgericht door het koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van Leefmilieu Brussel;

2° “kantoren”: in de zin van de verklaring van de voornaamste in de stedenbouwkundige voorschriften gebruikte termen, zoals opgenomen in deel L van de bepalingen betreffende de bodembestemming van het Gewestelijk Bestemmingsplan;

3° “woning”: in de zin van de verklaring van de voornaamste in de stedenbouwkundige voorschriften gebruikte termen, zoals opgenomen in deel L van de bepalingen betreffende de bodembestemming van het Gewestelijk Bestemmingsplan;

4° “overdekte parking”: parking voorzien van een bedekking, dit wil zeggen een luchtdicht dak;

5° “parking voor openbaar gebruik”: parking bestemd voor handelszaken, openbare parking of elke andere parking, parkeerverdieping of gedeelte van een parking, toegankelijk voor publiek;

6° “brandweer”: Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

7° “nieuwe parking”: parking die nog geen milieuvergunning heeft ontvangen of die niet gedekt was door een milieuvergunning die sinds minder dan 2 jaar vervallen is, of waarvan de vergunningsaanvraag werd ingediend na de inwerkingtreding van dit besluit en die na de inwerkingtreding van dit besluit, geen ingrijpende verbouwingen heeft ondergaan;

8° “oppervlakte van een parking”: de oppervlakte van een parking betreft de oppervlakte die voorbehouden wordt aan de parkings, verkeerszones en toegangshellingen, en wordt gemeten tussen de muren van de parking, waarbij de ruimten worden geacht doorlopend te zijn, zonder rekening te houden met de onderbreking ervan door scheidingswanden en binnenmuren of door kokers;

Vu l’avis n°71.782/1/V du Conseil d’État donné le 03/08/2022 en application de l’article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2° des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l’article 18 de l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 2021 fixant des conditions générales et spécifiques d’exploitation applicables aux parkings;

Considérant l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d’exécution sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs ;

Considérant qu’il est nécessaire de faciliter les alternatives aux véhicules à moteur thermique en imposant l’installation d’infrastructures de recharge de véhicules électriques, tant dans les parkings de bureaux et de logements que dans les parkings destinés à un autre usage ;

Que, s’agissant des parkings de bureaux et de ceux destinés à un autre usage, on table sur une électrification rapide et qu’il convient dès lors d’imposer des ratios spécifiques à atteindre graduellement ;

Que, s’agissant des parkings de logements, il convient de faire en sorte que l’électrification suive le même rythme que l’électrification des véhicules des habitants ayant accès au parking. Les habitants peuvent être soit des habitants de l’immeuble lui-même, soit des habitants du quartier où se situe l’immeuble ;

Considérant que ces obligations incombent au titulaire du permis d’environnement, qu’il s’ensuit que l’habitant ayant accès à un parking de logements et disposant d’un véhicule électrique doit s’adresser au titulaire du permis d’environnement pour l’installation du point de recharge.

Sur la proposition du Ministre de l’Environnement;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions introductives*

Article 1^{er}. Cet arrêté prévoit la transposition partielle de la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l’efficacité énergétique.

Art. 2. Le présent arrêté s’applique aux parkings visés à la rubrique 68 de l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, IC, ID, II et III en exécution de l’article 4 de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d’environnement, ainsi qu’à la rubrique 224 de l’ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l’article 4 de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement.

Pour l’application du présent arrêté, on entend par :

1° « Bruxelles Environnement » : créé par l’arrêté royal du 8 mars 1989 créant Bruxelles Environnement ;

2° « bureaux » : au sens du glossaire des principaux termes utilisés dans les prescriptions urbanistiques, tel que repris dans la partie L des dispositions concernant l’affectation du sol du Plan Régional d’Affectation du Sol ;

3° « logement » : au sens du glossaire des principaux termes utilisés dans les prescriptions urbanistiques, tel que repris dans la partie L des dispositions concernant l’affectation du sol du Plan Régional d’Affectation du Sol ;

4° « parking couvert » : parking muni d’une couverture, c’est-à-dire une toiture étanche ;

5° « parking à usage public » : parking desservant des commerces, parking public ou tout autre parking, niveau de parking ou poche de parkings, accessibles au public ;

6° « le service d’incendie » : le Service d’Incendie et d’Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale;

7° « nouveau parking » : parking qui n’a pas encore été autorisé par un permis d’environnement ou qui n’était pas couvert par un permis d’environnement échu depuis moins de 2 ans, ou dont la demande de permis a été introduite après l’entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne subit pas, après l’entrée en vigueur du présent arrêté, de rénovation importante;

8° « superficie d’un parking » : La superficie d’un parking concerne la superficie affectée aux parkings, zones de circulation et rampes d’accès, elle est mesurée à l’intérieur des murs du parking, les espaces étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs ni par les gaines ;

9° “oplaadpunt”: oplaadpunt zoals gedefinieerd in artikel 2, 44° van de Ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

HOOFDSTUK 2. — *Verhouding van de oplaadpunten voor parkings*

Art. 3. § 1. De verhouding van de oplaadpunten is het minimumpercentage oplaadpunten voor het aantal parkeerplaatsen dat de milieuvergunning toestaat. Elke parking moet worden uitgerust met een aantal oplaadpunten dat wordt bepaald volgens het type gebouw en dat trapsgewijs toeneemt op de volgende manier:

1° Voor parkings bestemd voor een of meer kantoren:

- Op 1 januari 2025: 10% met een minimum van 2 oplaadpunten;
- Op 1 januari 2030: 20%;
- Op 1 januari 2035: 30%.

2° Voor parkings van woningen:

- Op 1 januari 2025: een oplaadpunt per parkeerplaats van bewoners die toegang hebben tot de parking en die beschikken over een elektrisch voertuig, binnen een redelijke termijn nadat de bewoner kenbaar heeft gemaakt dat hij over een elektrisch voertuig beschikt. Dit oplaadpunt bevindt zich op een plaats waar deze bewoner zijn voertuig parkeert.

3° Voor parkings voor openbaar gebruik en parkings die niet onder § 1 of § 2 van dit artikel vallen:

- Op 1 januari 2025: 5% met een minimum van 2 oplaadpunten;
- Op 1 januari 2030: 10% met een minimum van 2 oplaadpunten;
- Op 1 januari 2035: 20%.

Voor het berekenen van deze verhouding geldt een oplaadpunt met een vermogen groter dan of gelijk aan 50 kW voor 5 oplaadpunten, en een oplaadpunt met een vermogen groter dan of gelijk aan 150 kW voor 10 oplaadpunten.

In het geval dat meer dan de helft van het gebied in een straal van 500 meter rond deze parking geen woongebied met residentieel karakter, een typisch woongebied of gebied met gemengd karakter of administratiegebied in de zin van het Gewestelijk Bestemmingsplan is, moet deze parking enkel voldoen aan de regels van toepassing op 1 januari 2025, vanaf die datum.

§ 2. Nieuwe parkings die geen parkings van woningen zijn, moeten onmiddellijk voldoen aan de criteria die worden toegepast op 1 januari 2035.

§ 3. In het geval van gemengde bestemmingen in die zin dat ze behoren tot meerdere categorieën, wordt de toepasselijke verhouding pro rata bepaald. In het geval van gedeelde parkeerplaatsen is de hoogste verhouding van toepassing.

Art. 4. In het geval van een gemotiveerde technische onmogelijkheid of buitensporige kosten kan de afleverende overheid, in overeenstemming met artikel 55 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, een afwijking van de van toepassing zijnde verhouding toestaan.

Art. 5. Milieuvergunninghouders die een parking beheren, doen jaarlijks aangifte van het aantal geïnstalleerde oplaadpunten aan de distributienetbeheerder.

Om de drie jaar vanaf 1 januari 2025 brengt Leefmilieu Brussel verslag uit aan de regering over de naleving van de bepalingen van dit hoofdstuk. Dit verslag omvat minstens een volledige stand van zaken van de infrastructuur van de oplaadpunten die geïnstalleerd zijn in de parkings en een analyse van de opportuniteit om deze te herzien in functie van de noden van de gebruikers van elektrische voertuigen.

HOOFDSTUK 3. — *Veiligheidsvoorwaarden in de parkings*

Art. 6. In alle parkings zijn de volgende voorschriften van toepassing op de plaatsing van oplaadpunten:

- Het oplaadpunt moet geïnstalleerd worden op een onbrandbaar of brandwerend oppervlak;
- Het laden van een voertuig moet verplicht gebeuren met behulp van hiervoor voorziene oplaadpunten;
- De elektrische installaties moeten over een voldoende groot vermogen beschikken voor het laden van de voertuigen, en moeten gekeurd zijn door een erkend orgaan volgens het AREI;
- De oplaadpunten moeten kunnen worden uitgerust met een fysieke bescherming of moeten voldoende hoog worden geplaatst om potentiële beschadiging door een voertuig te vermijden, maar dienen bereikbaar te blijven voor personen met beperkte mobiliteit.

9° « point de recharge » : point de recharge tel que défini à l'article 2, 44°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale.

CHAPITRE 2. — *Ratios de points de recharge pour les parkings*

Art. 3. § 1^{er}. Les ratios de points de recharge constituent un pourcentage minimum de points de recharge rapporté au nombre d'emplacements de parcage autorisés par le permis d'environnement. Tout parking doit être pourvu d'un nombre de points de recharge déterminé en fonction de la typologie des bâtiments concernés et augmente graduellement de la manière suivante :

1°. Pour ce qui concerne les parkings desservant un ou plusieurs bureaux :

- Au 1^{er} janvier 2025 : 10% avec un minimum de 2 points de recharge ;
- Au 1^{er} janvier 2030 : 20% ;
- Au 1^{er} janvier 2035 : 30%.

2°. Pour ce qui concerne les parkings de logements :

- Au 1^{er} janvier 2025 : un point de recharge par emplacement de stationnement des habitants qui ont accès au parking et qui disposent d'un véhicule électrique, dans un délai raisonnable après que l'habitant a fait savoir qu'il dispose d'un véhicule électrique. Ce point de recharge sera situé à un endroit où cet habitant stationne son véhicule.

3°. Pour ce qui concerne les parkings à usage public et ceux qui ne sont visés ni au § 1^{er} ni au § 2 du présent article :

- Au 1^{er} janvier 2025 : 5% avec un minimum de 2 points de recharge ;
- Au 1^{er} janvier 2030 : 10% avec un minimum de 2 points de recharge ;
- Au 1^{er} janvier 2035 : 20%.

Pour le calcul de ce ratio, un point de recharge d'une puissance supérieure ou égale à 50 kW compte pour 5 points de recharge et un point de recharge d'une puissance supérieure ou égale à 150 kW compte pour 10 points de recharge.

Dans le cas où plus de la moitié de la zone située dans un rayon de 500 mètres autour de ce parking n'est pas une zone d'habitation à prédominance résidentielle, une zone d'habitation, ou une zone mixte ou une zone administrative au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol, ce parking doit uniquement respecter les règles applicables au 1^{er} janvier 2025, à compter de cette date.

§ 2. Les nouveaux parkings qui ne sont pas des parkings de logements doivent satisfaire immédiatement aux critères appliqués au 1^{er} janvier 2035.

§ 3. En cas d'affectations mixtes au sens où elles relèvent de plusieurs catégories, les ratios applicables s'imposent au prorata. En cas d'emplacements mutualisés, le ratio le plus élevé s'applique.

Art. 4. En cas d'impossibilité technique ou de coût exorbitant motivés, l'autorité délivrante peut, conformément à l'article 55 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, accorder une dérogation quant aux ratios applicables.

Art. 5. Le titulaire du permis d'environnement régissant le parking déclare annuellement au gestionnaire du réseau de distribution le nombre de points de recharge installés.

Tous les trois ans à partir du 1^{er} janvier 2025, Bruxelles Environnement fait un rapport au Gouvernement sur le respect des dispositions contenues dans le présent Chapitre. Ce rapport contiendra au moins un état des lieux complet de l'infrastructure de recharge installées dans les parkings et une analyse de l'opportunité de les réviser en fonction des besoins des utilisateurs de véhicules électriques.

CHAPITRE 3. — *Conditions de sécurité dans les parkings*

Art. 6. Dans tous les parkings, le placement de points de recharge est conditionné aux exigences suivantes :

- Le point de recharge doit être installé sur une surface incombustible ou ignifuge ;
- La recharge d'un véhicule doit être impérativement réalisée à l'aide de points de recharge prévus à cet effet ;
- Les installations électriques doivent être dimensionnées pour pouvoir supporter la recharge de véhicules, et avoir été contrôlées par un organisme agréé au sens du RGIE ;
- Les points de recharge doivent être munis d'une protection physique ou être placés à une hauteur suffisante pour éviter tout endommagement potentiel par un véhicule, mais doivent rester accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Art. 7. In overdekte parkings zijn de volgende voorschriften bijkomend van toepassing op de plaatsing van oplaadpunten:

- Het gebruik van sneloplaadpunten, dit is elk oplaadpunt met een vermogen groter dan of gelijk aan 50 kW, is verboden. De milieuvergunning kan afwijken van dit verbod, na advies van de brandweer;

- Behalve in geval van afwijking door de milieuvergunning, onder andere in geval van technische onmogelijkheid, moet aan elke ingang van de parking een noodstopknop worden geplaatst om, in het geval van brand of een incident, alle oplaadpunten te kunnen afsluiten;

- Indien de ondergrondse parking is uitgerust met een automatische installatie voor branddetectie, moet de voeding van de oplaadpunten automatisch worden afgesloten in het geval brand wordt gedetecteerd;

- De laadzones moeten uitgerust zijn met een ventilatiesysteem dat de lucht in de parking om de 3 uur ververs;

- Een duidelijk plan op schaal, dat de plaats van de oplaadpunten aanduidt, moet zichtbaar aan de ingang en de uitgang van de parking worden uitgehangen.

Art. 8. Voor overdekte parkings met een oppervlakte van meer dan 1.250 m² en/of met vloerniveaus lager dan het niveau die voor het grootste deel gelegen is onder het niveau van de weg die naar de parking leidt, zijn de volgende bijkomende voorwaarden van toepassing:

- Een branddetectie-installatie met rookdetectie moet geplaatst en operationeel zijn. Dit systeem is van het type “gedeeltelijke bewaking” in overeenstemming met norm NBN S21-100-1&2 of een gelijkwaardige Europese norm;

- Het doorzenden van een brandalarmsignaal en storingssignaal geschiedt volgens de bepalingen van deel 5.3 van norm NBN S21-100-1. Melding aan de brandweer steeds bij bevestigde detectie, overeenkomstig met punt 6.2.6 van norm NBN S21-100-1.

Art. 9. De installatie van oplaadpunten is verboden in parkings die zijn uitgerust met een autolift. De milieuvergunning kan afwijken van dit verbod, na advies van de brandweer.

HOOFDSTUK 4. — Slotbepaling

Art. 10. In het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings worden opgeheven:

1/ artikel 19;

2/ artikel 21.

Art. 11. De Minister bevoegd voor Leefmilieu wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 29 september 2022.

De Minister-President
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en verkeersveiligheid,
E. VAN DEN BRANDT

De Minister van Klimaattransitie, Leefmilieu,
Energie en Participatieve Democratie,
A. MARON

Art. 7. Pour ce qui concerne les parkings couverts, le placement de points de recharge est conditionné aux exigences suivantes :

- L'utilisation de points de recharge rapide, c'est-à-dire tout point de recharge d'une puissance supérieure ou égale à 50 kW, est interdite. Le permis d'environnement peut déroger à cette interdiction, sur avis du service d'incendie ;

- Sauf dérogation prévue dans le permis d'environnement, notamment en cas d'impossibilité technique, un bouton d'arrêt d'urgence doit être placé près de chaque entrée du parking afin de pouvoir couper, en cas d'incendie ou d'incident, la totalité des points de recharge ;

- Lorsque le parking souterrain est équipé d'une installation de détection d'incendie automatique, l'alimentation des points de recharge doit être automatiquement coupée en cas de détection incendie ;

- Les zones de recharge doivent être ventilées par un système permettant un renouvellement de l'air dans le parking toutes les 3 heures ;

- Un plan lisible, visible et à l'échelle indiquant les emplacements des points de recharge doit être placé à l'entrée et à la sortie du parking.

Art. 8. Pour ce qui concerne les parkings couverts d'une superficie supérieure à 1.250 m² et/ou comportant des niveaux inférieurs au premier niveau majoritairement situé en dessous du niveau de la voirie donnant accès au parking, les conditions supplémentaires suivantes s'appliquent :

- Le placement et le fonctionnement d'une installation de détection d'incendie munie de détecteurs de fumées doivent être assurés. Ce système sera de type « surveillance partielle » conforme à la norme NBN S21-100-1&2 ou une norme Européenne équivalente ;

- La transmission d'un signal d'alarme incendie et d'un signal de dérangement conforme aux dispositions de la section 5.3 de la norme NBN S21-100-1. Le service d'incendie doit toujours être averti en cas de détection confirmée, conformément au point 6.2.6 de la norme NBN S21-100-1.

Art. 9. Lorsque le parking est muni d'un ascenseur pour véhicules, l'installation de points de recharge est interdite. Le permis d'environnement peut déroger à cette interdiction, sur avis du service d'incendie.

CHAPITRE 4. — Disposition finale

Art. 10. Dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 2021 fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings, sont abrogés :

1/ l'article 19 et

2/ l'article 21.

Art. 11. Le Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 29 septembre 2022.

Le Ministre-Président
du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

La Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de la sécurité routière,
E. VAN DEN BRANDT

Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Démocratie participative,
A. MARON