



Niet meegenomen omdat geen betrekking op verordening (bv. over openbaar domein)

Behandeld maar besloten niet mee te nemen

Behandeld en meegenomen (gegrond)

Herhaling van voorgaande bezwaren

## Adviezen adviesronde

ADVIESINSTANTIE	SAMENVATTING	BESPREKING
Provincie - A	Toepassingsgebied: §3 stelt dat bij verbouwing of uitbreiding van een woning de normen enkel van toepassing zijn indien bijkomende woongelegenheden gerealiseerd worden. Dit wordt idealiter aangevuld met "... of uitbreiding kleiner dan 50m <sup>2</sup> bvo van een woning ..." om verwarring te voorkomen. Bij een uitbreiding groter dan 50m <sup>2</sup> bvo is de stedenbouwkundige verordening namelijk immer van toepassing, ongeacht de wijziging van het aantal wooneenheden (zie opsomming §2, punt 3).	Nee, want enkel met vermeerderen unit, niet met uitbreiding (achteraf in bestaande bouwblokken fiets- en autoparkeren opvangen vaak onmogelijk), cf. Antwerpen.
Provincie - B	Toepassingsgebied: §7: verwijst naar de afbakening van het toepassingsgebied. Deze afbakening van het toepassingsgebied kan meer duiding gebruiken. - Waarom is er gekozen voor voorliggende afbakening? Enige onderbouwing is hier wenselijk. - Meer algemeen is het niet duidelijk of de parkeerverordening ook van toepassing is voor de reeds bestaande functie(s) van een gebouw. Als fictief voorbeeld: een gebouw met 2 wooneenheden wordt uitgebreid tot 3 wooneenheden. Is de parkeerverordening van toepassing op de toegevoegde wooneenheid of op het totaal van 3 wooneenheden?	Wordt meegenomen, motivering afbakening aanvullen. Specifiek voor de omgeving Kaart wordt de motivering ook meegenomen in de verordening.  Niet van toepassing op reeds bestaande functies. Verduidelijken 'nieuwe'/'bijkomende' functies.
Provincie - C	Begrippen en definities: Bij de definitie van 'Meergezinswoning' wordt gewezen op "met gemeenschappelijke toegang". Let op dat met deze definitie het concept van 'gestapeld wonen' niet wordt ondervangen.	We clusteren alles onder wonen, want de normen zijn op basis van grootte.

Provincie - D	Begrippen en definities: We stellen een toevoeging voor bij de definitie van 'Bruto-vloeroppervlakte': "Voor detailhandel dienen alle oppervlakten voor bezoekers, personeel en opslag meegenomen te worden, excl. buitenopslag die niet voor verkoop is bestemd." Op die manier zijn de types doe-het-zelfzaken of bouwmarkten ondervangen die buitenopslag combineren met buitenverkoop.	Aan te vullen.
Provincie - E	Begrippen en definities: Algemeen zou het de leesbaarheid van de stedenbouwkundige verordening ten goede komen indien de term 'parkeerplaats' overal wordt vervangen door 'autoparkeerplaats'. Nu worden beide termen door elkaar gebruikt doorheen de verschillende voorschriften. Uit de definities is af te leiden dat beiden in principe op hetzelfde neerkomen. Mogelijk is er een specifieke reden waarom beide termen worden gehanteerd, maar die is niet meteen te achterhalen.	Aan te passen met verduidelijking afkorting APPL en FPPL
Provincie - F	Normen: We zien deze sterke basis niet rechtstreeks doorvertaald in de vooropgestelde normen. We adviseren om ambitieuzer te zijn voor wat betreft de maximumnormen (uitgezonderd assistentiewoningen en zone 1 bij woningen kleiner dan 100 m <sup>2</sup> ). Dit moet natuurlijk samengaan met een mobiliteitsbeleid dat auto's op andere plekken kan opvangen, waar de gemeente zelf een belangrijke rol te spelen heeft.	Bij het bepalen van de normen is in eerste instantie uitgegaan van het feit dat Brasschaat in het bebouwd perifeer landschap ligt, zoals bepaald door de provincie Antwerpen en de minder uitgesproken multimodale ontsluiting daarvan. Vervolgens is lokaal rekening gehouden wordt met de typologie van het stedenbouwkundig weefsel gelinkt aan de parkeerdruk op het openbaar domein en parkeermogelijkheden op eigen terrein. Dat noodzaakt om per deelzone een evenwicht te vinden tussen stringente bepalingen en behoud van een zekere flexibiliteit. Daarnaast zijn de normen zelf gebaseerd op het Cahier nr. 5 van Fietsberaad.
Provincie - G	Normen: Meer algemeen stellen we ons de vraag of het gewenst is om een vaste normering vast te leggen voor onderwijs en crèches? Dit zijn gemeenschapsvoorzieningen waar een aanpak op maat meer geschikt zou kunnen zijn.	Het is een goede houvast vanuit de gemeente. Verder kan het nog altijd bijgestuurd worden obv het mobiliteitsformulier.
Provincie - H	Normen: Wordt met BSO buitengewoon of beroeps secundair onderwijs genoemd. Het is aangewezen om afkortingen hier niet te gebruiken, mocht de specifieke normering voor onderwijs toch behouden blijven.	Opmerking is niet meer relevant, staat in de verordening al verduidelijkt.
Provincie - I	Normen §7: In het toelichtend gedeelte komen deelfietsen ter sprake, maar hierover wordt in de voorschriften niet gesproken. Ook wordt in het toelichtend gedeelte voor het eerst gesproken over een	Deelfietsen wordt enkel meegenomen in het toelichtend gedeelte.

	<p>'pocketparking'. Deze term komt terug in de definities, maar heeft geen enkele link met het voorschrift dat hier staat. Pocketparkings worden verder niet vermeld in de verordening.</p> <p>In de parkeerverordening is er nergens sprake van geclusterd parkeren, wat bv. bij groepswoningbouw als een verplichting kan worden opgeworpen. Hierbij aansluitend is er ook nergens sprake over multifunctioneel of gedeeld parkeren door verschillende types van gebruikers. Er is wel sprake van 'complementair parkeergebruik' bij hoofdstuk 8 (Afwijkingsmogelijkheden), maar in dit voorschrift is er eveneens ruimte voor verbetering (zie verder).</p> <p>Ook vragen we ons af waarom er geen verplichting op deelmobiliteit (zowel auto's als fietsen) vanaf een project van een zekere schaalgrootte. Op dit moment wordt dit overgelaten aan de bereidheid en afweging van de initiatiefnemer, terwijl met deze verordening hierop actief kan worden ingezet. Dit lijken ons gemiste kansen om de duurzaamheidsprincipes waar voorliggende verordening op gestoeld is, kracht bij te zetten.</p>	<p>Pocketparking in toelichtend gedeelte wordt vervangen door parking.</p> <p>Clusteren van parkeerplaatsen is mogelijk bij projecten van grote schaal → pocket parkings</p> <p>Deelmobiliteit: toegestaan met vermindering mits mobiliteitstoets/formulier en gemeente zal nooit toestaan enkel deelwagens te voorzien. Vermijden van vaste %, flexibiliteit. Wat met de toekomst: te laag of te hoog?</p>
<p>Provincie - J</p>	<p>Inrichtingsprincipes: §2: stelt dat een parkeerplaats binnen 350m van de projectzone kunnen ingezet worden om te voldoen aan de normen. Er kan zo in project A gewerkt worden richting een maximum aantal parkeerplaatsen, waar een project B (gelegen binnen een straal van 350m van project A) dan gebruik kan van maken zolang de minimum parkeernorm van project A gewaarborgd blijft. We willen wijzen op de complexiteit van voorliggende oefening en de noodzaak aan een soort van inventaris om op langere termijn het overzicht te bewaren.</p>	<p>Wandelafstand en straal worden door elkaar gehaald, dus er wordt gekozen voor de duidelijke parameter 'straal'. In het toelichtend gedeelte wordt verduidelijkt hoe men de straal moet hanteren.</p> <p>Dit is inderdaad zo. Dit gebeurt vandaag met de huidige parkeerverordening ook al.</p>
<p>Provincie - K</p>	<p>Inrichtingsprincipes §3: Het kan zinvol zijn om ook de afmetingen van autoliften te duiden.</p>	<p>Deze afmetingen zijn gekend door de verkopers die dergelijke liften plaatsen.</p>
<p>Provincie - L</p>	<p>Inrichtingsprincipes §4: In het tweede lid staat '(met maximaal 3,5m breedte bij aansluiting op openbaar domein en loodrecht op de rijbaan of max 4,5m voor inbuizingen tenzij breder noodzakelijk is voor de toegankelijkheid van voertuigen in een bocht of voor brandweer)' tussen haakjes. Is dit eerder toelichtend, gebruik hiervoor dan de toegepaste toelichtings-lay-out. Is het een vereiste, dan dienen de haakjes te worden weggelaten.</p>	<p>Haakjes worden weggelaten</p>

	<p>In het derde lid staat: <i>“Met ander woorden, met uitzondering van garage-inritten, mogen parkeerplaatsen in geen geval zo worden aangelegd dat ze dwars of schuin op de rijbaan uitmonden en daardoor achteruitrijmanoeuvres op de openbare weg vereisen,”</i>.          Waarom zou dit niet gelden voor garage-inritten? Het is bovendien gewenst om de zinsnede ‘en daardoor achteruitrijmanoeuvres op de openbare weg vereisen’ te schrappen zodat er hier geen tegenargumentatie kan komen van de aanvrager om niet te moeten voldoen aan voorliggend voorschrift.</p>	<p>Herformuleren.          Aanvullingen toelichtend gedeelte dat standaard/aanbevolen 3m wordt gehanteerd.          Toelichtend toevoegen: Wanneer er een smalle toegang aan het openbaar domein is met erna een helling, dan is enkel enkelrichtingsverkeer mogelijk. Er dient dus een verkeerslicht voorzien te worden, met voorrang vanaf het openbaar domein.</p>
Provincie - M	<p>Inrichtingsprincipes: Uit het toelichtend gedeelte bij het zesde lid kan worden afgeleid dat een ondergrondse parkeergarage een maximale diepte heeft die gelijk is aan de gelijkvloerse footprint, inclusief de eventuele uitpandige terrassen tot max. 4m. In het verordend gedeelte staat echter dat een ondergrondse parkeergarage wel dieper dan de footprint + eventueel terras mag gebouwd worden indien bij het dieperliggend gedeelte een minimale turfdikte van 1m wordt gehanteerd. Het verordenend voorschrift en de bijhorende toelichting lijken hier niet op mekaar afgestemd.</p>	<p>Tegenstrijdigheid wordt onderzocht en aangepast.           Het is mogelijk om een ondergrondse parking te voorzien verder dan een uitpandig terras mits een turfdikte van minimaal 1m zodat bovengronds een kwaliteitsvolle groenzone kan voorzien worden.</p>
Provincie - N	<p>Inrichtingsprincipes: Meer algemeen, betreffende de inrichtingsprincipes inzake fietsparkeren, zou idealiter het Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt moeten genomen worden voor maatvoering en inrichting. Zo dient de breedte voor fietsen tussen beugels minimaal 1m i.p.v. 80cm te zijn. Een ander voorbeeld zijn de hellingsgraden van luie trappen en fietshellingen, deze zijn bij voorkeur 10° en maximaal 20°. Het Vademecum fietsvoorzieningen beschrijft de standaardrichtlijnen voor kwalitatieve fietsinfrastructuur. Om gevolg te geven aan de basisprincipes (hoofdstuk 1 van de verordening) lijkt een afstemming met het Vademecum fietsvoorzieningen een minimale vereiste.</p>	<p>Het fietsvademecum fietsvoorzieningen geeft inderdaad strengere inrichtingsvoorwaarden. Er werd gekozen om dit wel mee te nemen .</p>
Provincie - O	<p>Mobiliteitsstudie: 7.1 MOBER wordt als een volledig toelichtend hoofdstuk geschreven. Wordt dit niet als verordenend voorschrift binnen deze stedenbouwkundige verordening opgenomen? Hetzelfde geldt voor 7.2 Mobiliteitstoets. In 7.3 Hoofdstuk mobiliteit in beschrijvende nota zien we drempelwaardes die exact overeenkomen met de tabel in 7.2, onder meer m.b.t. handel, kantoren, industrie. Zal er in casu een mobiliteitstoets moeten worden opgemaakt of volstaat het opnemen van een hoofdstuk mobiliteit in de beschrijvende nota?</p>	<p>Raad van State &gt; CBS niet bevoegd inhoud van vergunningsaanvrager nader te regelen en dus om op verplichtende wijze bijkomende documenten in de vergunningsaanvraag op te leggen. Op basis hiervan werd gekozen om de ondergrenzen niet te wijzigen, maar toelichtend te vragen om de ‘beschrijvende nota – mobiliteitsformulier’ in te vullen vanaf kleinere projecten dan de ondergrenzen voor mobiliteitstoets.</p>

		De mobiliteitstoets vervangt de 'beschrijvende notabiliteitsformulier' vanaf de ondergrens voor mobiliteitstoets.
Provincie - P	Afwijkingsmogelijkheden: We missen in dit hoofdstuk een afwijkingsmogelijkheid voor sociale woningbouw. In vele sociale woonprojecten blijken opgelegde parkeernormeringen te hoog te zijn, omdat het autobezit in het algemeen heel wat lager ligt bij de betreffende inwoners. We adviseren om hier een afwijkingsmogelijkheid voor te voorzien.	Op basis van de oppervlakte van de woning wordt de norm bepaald. Er is daarom bewust gekozen om geen onderscheid meer te maken tussen sociale, een- of meergezinswoningen te maken.
Provincie - Q	<p>Afwijkingsmogelijkheden §1.3 stelt "Voor detailhandel gesitueerd in gesloten bebouwing en met een maximum van 100m<sup>2</sup> dienen geen autoparkeerplaatsen worden aangelegd." Navolgend staat er "Er is een vrijstelling voor detailhandel die gebouwd wordt in een zone met gesloten bebouwing."</p> <p>Hierdoor is niet duidelijk of de vrijstelling geldt bij max. 100m<sup>2</sup> en gesloten bebouwing of bij max. 100m<sup>2</sup> of gesloten bebouwing? Het is ook onduidelijk of de vrijstelling geldt voor de eerste 100m<sup>2</sup> of tot 100m<sup>2</sup>. Dient een detailhandelszaak van 150m<sup>2</sup> in zone 1 minimum 0,8 parkeerplaatsen (o.b.v. 50m<sup>2</sup>) te voorzien, of minimum 2,4 parkeerplaatsen (o.b.v. 150m<sup>2</sup>)? Het is aangeraden om, zeker in zone 1, de eerste 100m<sup>2</sup> vrij te stellen om de komst van nieuwe zaken te stimuleren en te streven naar een aangename, autoluwere winkelbeleving.</p> <p>Bovendien zou de gemeente er kunnen voor opteren om deze vrijstelling enkel toe staan voor zone 1 (en eventueel zone 2) ter ondersteuning van het kernwinkelgebied en de ontwikkeling van detailhandel in zone 3 te ontmoedigen.</p>	Dit is een bestaande afwijking die meegenomen is
Provincie - R	Afwijkingsmogelijkheden §1.4 Het tweede lid bij §1.4 lijkt niet op deze plek thuis te horen, en komt terug onder §2.1 waar het wel correct lijkt te staan.	Complementair parkeergebruik: vrijstelling parkeerplaatsen bouwen <del>of afwijking mits betalen</del>
Provincie- S	Afwijkingsmogelijkheden: §1.5 Complementair parkeergebruik' vraagt om meer duiding. "Aan de hand van een hoofdstuk mobiliteit in de beschrijvende nota / MOBBER of mobiliteitstoets moet uitdrukkelijk en voldoende worden aangetoond dat de werkelijke parkeerbehoefte afwijkt van parkeer- en fietsstal normen uit de verordening. Daarbij moet wel nog worden voorzien in het opvangen van de werkelijke	Toevoegen aan definities.

	<p><i>parkeerbehoefte of fietsstalbehoefte.</i>” Enerzijds dient ‘complementair parkeergebruik’ gedefinieerd te worden bij de definities, om als aanvrager te kunnen inschatten wanneer dit kan worden toegepast om minder parkeerplaatsen te voorzien dan wat de parkeerverordening minimaal oplegt.</p> <p>Anderzijds is het niet duidelijk wat met ‘werkelijke parkeerbehoefte of fietsstalbehoefte’ wordt bedoeld. Kan dit met een MOBER, mobiliteitstoets of beschrijvend hoofdstuk worden aangetoond, of moet er minstens sprake zijn van ‘complementair parkeergebruik’? Dit hoofdstuk vraagt om een herlezing.</p>	<p>Werkelijke parkeerbehoefte verduidelijken</p>
Provincie - T	<p>Afwijkingsmogelijkheden §1.6 gaat dieper in op de mogelijke gedeeltelijke vrijstelling van de parkeernorm bij het inzetten van deelwagens. Het wordt hier omschreven als ware het enkel van toepassing op groepswoningbouw. Bovendien staat de volledige, en correctere uitleg bij §7 onder hoofdstuk 5. ‘Normen’. We stellen voor om §1.6 (hoofdstuk 8) te schrappen en §7 (hoofdstuk 5) integraal te verplaatsen naar hoofdstuk 8 ‘Afwijkingsmogelijkheden’. Hierbij stellen we ons wel de vraag waarom het voorzien van deelwagens slechts geldt voor een periode van 5 jaar. Een permanente verplichting lijkt hier logischer, aangezien het integraal deel uitmaakt van de beoordeling en aflevering van de omgevingsvergunning.</p>	<p>Deelwagens beter verordenen cf 5§7 en integraal naar hoofdstuk 8          Periode van 5 jaar wordt vaak zo meegenomen, omdat langere periodes niet standaard worden afgesloten met deelwagen-aanbieders.</p>
Provincie - U	<p>Afwijkingsmogelijkheden §2.1 voorziet in een opsomming. Deze opsomming hoort integraal bij het verordenend voorschrift maar is momenteel als een toelichtende tekstpassage neergeschreven.</p>	<p>Aan te passen.</p>
GECORO - A	<p>Afwijkingsmogelijkheden: wat is het begrip ‘(vergunning-)technisch’?</p>	<p>Te verduidelijken dat dit om technische redenen volgens de vergunningsplichten niet mogelijk is.</p>
GECORO - B	<p>In overweging nemen om enkel nieuwbouw te onderwerpen aan parkeernorm in zone 1.</p>	<p>Er wordt al rekening gehouden met enkel het vermeerderen van woonunits én de uitzondering ivm functiewijzigingen in zone 1. Nog te verduidelijken dat het enkel over het ‘bijkomende’ gaat.          → Prov. A en B</p>
GECORO - C	<p>Scholen mobiliteitstoets op maat laten voorzien i.p.v. opgelegde norm</p>	<p>→ Prov. G</p>
GECORO - D	<p>De vraag wordt gesteld hoe de ontwerper tot de afbakening van de verschillende zones is gekomen. Een voorbeeld hierbij is de schoolsite Kaart die in zone 2 valt met een omliggende omgeving in</p>	<p>→ Prov. B</p>

	zone 1. Advies wordt vanuit de gecoro gegeven om extra motivering toe te voegen.	
--	--	--

## Bezwaren openbaar onderzoek

BEZWAAR	SAMENVATTING	BESPREKING
1 - A	(1) Bij de basisprincipes lezen we dat deze parkeerverordening afgestemd is op het "mobiliteitsplan". In een publicatie van de gemeente wordt een "startmoment" voor het mobiliteitsplan aangekondigd, latere déze maand. De éérste fase vh traject zal eindigen in een "oriëntatienota". Deze zaken tonen aan dat er tot op vandaag géén mobiliteitsplan is in Brasschaat. Dat de "parkeerverordening" nù op het mobiliteitsplan is afgestemd, kan niet anders dan een kwinkslag geweest zijn. Wij verwachten EERST een gemeentelijk mobiliteitsplan, DAARNA een parkeerverordening.	Aan te vullen. Het klopt dat vandaag het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt herzien. Echter zijn deze duurzame principes conform het bestaande mobiliteitsplan en de principes die meegenomen worden in de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Duurzame principes worden tevens mee vastgesteld op een hoger niveau (Vlaams Niveau en vervoerregio Antwerpen). De documenten vullen elkaar bovendien aan. De parkeerverordening gaat over het privaat domein, het mobiliteitsplan gaat over openbaar domein. De parkeeronderzoeken die plaatsvonden werden wel meegenomen in het onderzoek voor het bepalen van de normen en worden ook gebruikt bij het opmaken van het parkeerbeleid in het mobiliteitsplan.
1 - B	(8.2) De initiatiefnemer die binnen zijn project onvoldoende parkeerplaatsen voorziet, kan deze: "NIET-OVEREENSTEMMING" afkopen door het betalen van een "compensatoire vergoeding". De bedragen van deze boetes zijn tot op vandaag niet gekend.! Wij gaan Niet Akkoord met deze mogelijkheid tot afwijkingen : er is géén duidelijkheid op welke basis de gemeente zal beslissen over déze uitzonderingen. er is géén info over de bedragen van de boetes - déze regeling lijkt erg voordelig. de opgelegde boete is éénmalig, terwijl het nadeel van een tekort aan parkeerplaatsen blijvend zal zijn.	Een compensatoire vergoeding is een mogelijkheid om af te wijken van een verordening. Er zijn uitzonderlijke omstandigheden denkbaar die een uitzondering verantwoorden. Uitzonderingen worden steeds restrictief toegepast en afzonderlijk gemotiveerd in het licht van de concrete omstandigheden en goede ruimtelijke ordening. Het bedrag van de boete hoort niet thuis in de verordening, maar wordt vastgelegd aanvullend in een retributiereglement.
2		Geen bezwaren ten opzichte van het ontwerp van de parkeerverordening.
3 - A	Berekende parkeerplaatsen op privédomein kunnen met een ratio van 4 op 1 ingeruild worden voor parkeerplaatsen voor private deelwagens. Voor publieke deelwagens wordt deze ratio 6 op 1. Bijvoorbeeld bij een berekend aantal van 72 parkeerplaatsen voor een verkaveling van 96 woningen, kan de initiatiefnemer eenvoudiger	→ Prov. I

	<p>zorgen voor 18 private deelwagens. Indien voor hetzelfde project publieke deelwagens ter beschikking staan, dan volstaat het om slechts 12 plaatsen te voorzien als totaal aantal parkeerplaatsen.</p> <p>We staan positief tegenover de inzet van deelwagens, echter niet in deze extreme verhoudingen. Bovendien moet er een alternatief voorzien worden in het geval de deelwagens om praktische redenen niet economisch haalbaar blijken op een bewuste locatie.</p>	
3 - B	<p>Er is ook een mer-screening over dit project te vinden. Deze mer-screening is niet vermeld in het basisdocument van de verordening en er wordt niet naar verwezen. De beoordeling milieu-parkeerverordening krijgt een summiere + of x. Deze beoordelingen krijgen een zeer beknopte commentaar, enkel in positieve zin. Er is geen legende.</p>	<p>Er dient geen verwijzing gemaakt te worden in de verordening naar de mer-screening. Het is opgenomen als bijlage. De mer-screening is conform de richtlijnen gemaakt en werd goedgekeurd door team MER.</p>
3 - C	<p>De percelen 'project scholen Kaart", waar momenteel een procedure lopende is voor verkaveling, zijn afzonderlijk omljnd. We zien geen reden om de percelen van de huidige scholen bij zone 2 onder te brengen, terwijl de rest van de wijk tot zone 3 behoort, zoals ook bijna de ganse gemeente of andere percelen met scholen.</p>	<p>→ Provincie - B</p>
3 - D	<p>De initiatiefnemen die binnen zijn project onvoldoende parkeerplaatsen voorziet, kan deze niet-overeenstemming afkopen door het betalen van een "compensatoire vergoeding". Er is geen duidelijkheid op welke basis de gemeente zal beslissen over deze uitzonderingen. Er is geen info over de bedragen van de boetes. Deze regeling lijkt erg voordelig. De opgelegde boete is eenmalig, terwijl het nadeel van tekort aan parkeerplaatsen blijven zal zijn.</p>	<p>→ Bezwaar 1 - B</p>
3 - E	<p>Bij de basisprincipes lezen we dat deze parkeerverordening afgestemd is op het mobiliteitsplan van de gemeente. Echter is de opmaak van het nieuw mobiliteitsplan net gestart.</p>	<p>→ Bezwaar 1 - A</p>
3 - F	<p>Door het inbrengen van deelwagens (firma die deelwagens beheert) bij later wanbeheer, komt de verleende vergunning op de helling te staan. Wij vinden het niet correct dat een vergund initiatief op deze manier afhankelijk wordt van het goede beheer van derde partij.</p>	<p>Dit wordt standaard zo gedaan in parkeerverordeningen. Deelmobiliteit wordt nu eenmaal niet vanuit de gemeente zelf georganiseerd, maar vanuit firma's van deelwagens. Het niet naleven van een stedenbouwkundige (parkeer)verordening wordt bovendien strafrechtelijk gesanctioneerd (artikel 6.2.1, 2 VCRO). De gemeente Brasschaat beschikt wel degelijk over handhavingsmogelijkheden bij wanbeheer.</p>





		is namelijk intussen moeilijker om een onderscheid te maken in appartementen en grondgebonden woningen, want beide kunnen zowel klein als groot zijn. In principe wordt zo een aantal kamers en aantal inwoners verondersteld.
5 - A	In de parkeerverordening staat dat er een compensatoire vergoeding kan betaald worden conform het retributiereglement. Graag had ik vernomen hoeveel deze bedraagt.	→ Bezwaar 1 - B
6 - A	Gebrek aan mobiliteitsplan	→ Bezwaar 1 - A
6 - B	Zone verdeling. Verdacht ikv scholenproject.	→ Prov. B & F
6 - C	Zone verdeling leidt zeker niet tot kernverdichting.	→ Prov. B & F
6 - D	Mer-screening niet te vinden	Deze is en was tijdens het openbaar onderzoek te vinden op de gemeentelijke website en het DSI-platform.
7 - A	Verkeerde zone voor perceel Scholen Kaart	→ Prov. B
7 - B	Eerst degelijk mobiliteitsplan	→ Bezwaar 1 - A
7 - C	De bewoners kunnen volgens deze verordening wel hier op de site parkeren, maar hun 2e auto, bezoekers voor alle bijkomende wooneenheden, sportcomplex, polyvalente ruimte, .. zullen ergens in de omliggende buurt moeten zoeken. Nu is er al een grote overlast van geparkeerde wagens in de buurt.	→ Prov. F
8 - A & 16	Zonering: op basis van welke objectieve criteria is deze zonering tot stand gekomen? Opvallend is de scholensite. Effect buslijn 730.	→ Prov. B & F, Bezwaar 4 - B
8 - B & 16	Parkeernorm voertuigen: De criteria waarop de toepassing van deze brede norm (zone 2: 0.75-1.5) is niet bepaald. Zeer opmerkelijk.	→ Prov. F
8 - C	Deelmobiliteit: toe te juichen, maar een derde partij kan geen deel uitmaken van een vergunningsaanvraag. De verhouding 4/1 en 6/1 schiet te kort en is te weinig. Het systeem waarbij een vast minimum moet worden aangeboden en daarna gradueel oploopt bij grotere vergunningen lijkt me persoonlijk beter.	→ Prov. I  Er zijn verschillende studies gedaan naar het effect van deelwagens. We verwijzen bv. naar dit impactrapport: <a href="https://www.autodelen.net/nl/nieuws/impactrapport/">https://www.autodelen.net/nl/nieuws/impactrapport/</a>

8 - D	Procedure: Er is nog geen mobiliteitsplan. Waarom zo haastig.	→ Bezwaar 1 - A
9 - A	Zonering: criteria? Halverwege straat. Sportvelden	→ Prov. B & F
9 - B	Parkeernorm: soms factor 2 (0.75-1.5)	→ Prov. F
9 - C	Voorbeeld effect heel veel deelwagens: 64 woningen: 48 ppl of 12 private deelwagens of 8 publieke deelwagens. Nog geen casus waar deelwagens in landelijke context succes bleek.	→ Prov. I, Bezwaar 8 - C
10 - A	Scholenproject Kaart versus zonering	→ Prov. B
10 - B	Zonering willekeur verschillende straten in twee zones	→ Prov. F
10 - C	Deelmobiliteit / afwijking: voorbeeld 120 gewone ppl = 20 publieke deelwagens. Derde partij betrekken kan niet in verordening.	→ Prov. I, Bezwaar 3 - F en 8 - C
10 - D	Normen: op maat = te vrij	Binnen één functie zitten verschillende types die elks een ander ruimtelijk en mobiliteitsprofiel hebben. Door te werken op maat zorgen we er voor dat steeds de juiste context wordt afgewogen en onderzocht.
10 - E	Compensatoire vergoeding: als men een aantal parkeerplaatsen afkoopt en hierdoor meer woningen kan bouwen binnen een bepaald project, zal dit meer opleveren dan wat de compensatoire vergoeding zal kosten	Een project wordt steeds in zijn geheel (draagkracht, inpasbaarheid, mobiliteit, ...) beoordeeld bij de omgevingsvergunning. Een afwijking is een uitzondering en dient altijd beargumenteerd te worden.
10 - F	Mobiliteitsplan afstemmen	→ Bezwaar 1 - A
11 - A	De parkeerverordening is op maat opgemaakt van project Kaart. Het project is opgenomen als afzonderlijke zone. Bezwaarindiener ziet geen reden om de percelen van de huidige scholen in zone 2 mee te nemen terwijl de rest van de wijk tot zone 3 behoort.	→ Prov. B
11 - B	Indeling zones criterium is niet duidelijk. Buslijn 730 is afgeschaft.	→ Prov. B, Prov. F, Bezwaar 4 - B
11 - C	Stappenplan zonering werd niet doorlopen: gebiedsindeling, inventarisatie functies, berekening aantal parkeerplaatsen, locatiekeuze parkeervoorzieningen, exploitatie en parkeerregulering.	→ Prov. B, Prov. F

11 - D	Afwijkingen: meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (bv parking school die buiten schooluren kan gebruikt worden) wordt betwist in project Kaart	Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en duurzaam gebruik van ruimte wordt gekozen om een afwijking mogelijk te maken voor functies die complementair zijn en waarbij parkeerplaatsen ingezet kunnen worden voor meervoudig gebruik.
11 - E	Nopens de afwijkingen dient duidelijk te worden gesteld, dat deze dienen gemotiveerd te worden, enkel en alleen indien het technisch niet mogelijk is om de normen na te leven of in geval van verhogen van de ruimtelijke kwaliteit, zonder afbreuk te doen aan de goede ruimtelijke ordening en beperken van de impact op de omgeving.  De omschrijving “nopens de compensatoire vergoeding” is niet duidelijk. Elke afwijking dient aanleiding te geven tot het betalen van een compensatoire vergoeding ( de bewoordingen “en deze vervangen door een compensatoire vergoeding” zijn niet duidelijk)	De opmerking is niet volledig duidelijk. De formulering naar waar wordt verwezen staat nergens op die manier in de verordening. Verder wordt onder de behandeling van bezwaar 1-B nog verder duiding gegeven. → Bewaar 1 - B
11 - F	Onvoldoende mer-screening: zeer rudimentair	→ Bezwaar 3 – B, 6 - D
11 - G	Ontbreken van gemeentelijk mobiliteitsplan	→ Bezwaar 1 - A
11 - H	Minimumnormen te laag, dus meer parkeerdruk op openbaar domein	→ Prov. F
11 - I	Schending van rechtszekerheid: veel gebruik van termen als ‘zoveel als mogelijk’ en ‘redelijkerwijs mogelijk’. Niets vermeld over tellingen die verplicht zijn.	Vage termen vermijden en worden aangepast. Tellingen die verplicht worden zitten vervat in de richtlijnen van de opmaak van een MOBER .
11 - J	Gebruik van deelwagens: privaat en publiek: waarom een verschil? Moeilijk afdwingbaar private deelwagens. Door derden.	Er wordt een verschil gemaakt aangezien bij publiek beschikbare deelwagens het bereik (aantal gebruikers) hoger is en dus de auto efficiënter kan worden gebruikt. → Prov. I en Bezwaar 3 - F
11- K	Compensatoire vergoeding. Geen excuus om hinder aan de omgeving te veroorzaken.	→ Bezwaar 1 - B
12	De percelen ‘project scholen kaart’ waar momenteel een procedure lopende is voor verkaveling, zijn afzonderlijk omliggend. Ik zie geen reden om de percelen van de huidige scholen onder zone 2 te brengen.	→ Prov. B & F
13 - A	Zonering scholen Kaart	→ Prov. B

13 - B	Zonering straat in twee zones	→ Prov. B
13 - C	Parkeernorm sterk verschillend (0.75-1.5)	→ Prov. F
13 - D	Bedragen compensatoire vergoeding niet gekend	→ Bezwaar 1 - B
13 - E	Afwijking niet akkoord want geen duidelijkheid op welke manier zal beslissen	→ Bezwaar 1 - B
13 - F	Positief tegenover deelwagens maar derde partij	→ Bezwaar 3 - F
14 - A	Het is duidelijk dat deze parkeerverordening enkel dient om het scholenproject Kaart erdoor te krijgen.	→ Prov. B
14 - B	Wij willen eerst een degelijk mobiliteitsplan en dan een parkeerverordening.	→ Bezwaar 1 - A
14 - C	Waarom zijn er zoveel verschillende parkeernormen voor sommige straten?	→ Prov. B
14 - D	De verhouding van de deelwagens op de berekening van het aantal parkeerplaatsen is [niet leesbaar]. De deelwagens zullen altijd maar een klein percentage zijn van het totaal aantal wagens.	→ Bezwaar 8 - C
15 - A	Wij verwachten eerst een gemeentelijk mobiliteitsplan, daarna een parkeerverordening.	→ Bezwaar 1 - A
15 - B	De percelen "project scholen Kaart" waar momenteel een procedure lopende is voor verkaveling, zijn afzonderlijk omlijnd. Wat is de reden van deze willekeur?	→ Prov. B
15 - C	De parkeernormen zijn behoorlijk verschillend. De zonering stopt ook halverwege een straat.	→ Prov. B & F
15 - D	We staan positief tegenover deelwagens, maar wat bij wanbeheer van derde partij	→ Bezwaar 3 - F
16 - A	Gebruik deelwagens: voorbeeld 64 woningen, 12 private deelwagens. Slechte verhouding.	→ Bezwaar 8 - C

16 - B	Compensatoire vergoeding: boete betalen om te mogen overtreden. Bedragen zijn niet gekend. Boete is eenmalig en het tekort zal blijvend zijn.	→ Bezwaar 1 - B
17 - A	Criteria opmaak zones onduidelijk. Grillige zonering. Zones die elkaar overlappen.	→ Prov. F
17 - B	Normen per zone verschillen enorm.	→ Prov. F
17 - C	Er wordt gebruik gemaakt van een optie "Op Maat" die alle ruimte open laat voor interpretatie en willekeur en komt de rechtszekerheid hier in het gedrang.	→ Bezwaar 10 - D
17 - D	Een aantal elementen in dit ontwerp parkeerverordening zijn geschreven op maat van het Project Scholen Kaart waar tegen momenteel een juridische procedure loopt bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.	→ Prov. B
17 - E	Deelmobiliteit: engagementsverklaring van derde partij tast de rechtszekerheid aan. Een derde partij kan nooit deel uitmaken van een vergunningsaanvraag.	→ Bezwaar 3 - F
17 - F	Deelmobiliteit: de verhouding is veel te groot	→ Bezwaar 8 - C
17 - G	Ontbrekend mobiliteitsplan	→ Bezwaar 1 - A
17 - H	Compensatoire vergoeding. Geen duidelijkheid op welke basis de gemeente zal beslissen. Geen bedragen. Boete is eenmalig terwijl tekort blijvend zal zijn en effect op openbaar domein	→ Bezwaar 1 - B
17 - I	Mer-screening: summier. Streven naar verminderen parkeerdruk op openbaar domein.	→ Bezwaar 3 - B
17 - J	Vage verwoording 'zoveel als mogelijk' en 'redelijkerwijs mogelijk'	→ Bezwaar 11 - I
18 - A	De parkeerverordening vermindert niet de verwachte problemen door de kernverdichting die zoals door het scholenproject op De Kaart zal veroorzaakt worden. Integendeel, het vergroot door nog meer wagens het openbaar domein in te sturen.	→ Prov. B & F
18 - B	Deelwagens inzetten is geen oplossing. Cfr. Deelwagenproject Poppy in Kapellen stilgelegd. Derde partij hebben winstdoel.	→ Bezwaar 3 - F

18 - C	Minder parkeerplaatsen zorgt niet voor minder auto's en dus bij Scholen Kaart zal de druk op omliggende straten komen. Eigen oprit maar vrienden moeten 'uren' zoeken naar parkeerplaats.	→ Prov. B & F
18 - D	Zonering in 3 zones niet duidelijk.	→ Prov. B