

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 78 11
mow.vlaanderen.be

Stad Lokeren
Dienst Omgeving
T.a.v. mevr. Katrijn Colman

Groentemarkt 1
9160 Lokeren

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Sam.janssens@mow.vlaanderen.be		telefoonnummer 09 276 25 84	datum 9/11/2020

Betreft : Advies : Stedenbouwkundige verordening parkeren en stallen van auto's en fietsen te Lokeren

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

De oorspronkelijke parkeerverordening te Lokeren dateert van december 2007. In dit gemeenteraadsbesluit is er sprake van parkeernormen die voorzien moeten worden bij bepaalde functies. Dit gemeenteraadsbesluit is verouderd en houdt nog geen rekening met bepaalde voorzieningen en andere vervoersmodi. Het is dan ook wenselijk om de eerder bestaande parkeernorm uit te breiden voor andere vervoersmodi zoals de fiets en ook voor meerdere activiteiten.

Alvorens de officiële procedure tot vaststelling van de verordening op te starten, werd eerst de plan-mer-screening opgesteld.

In de screeningsnota wordt onderzocht of deze verordening mogelijk aanzienlijke milieueffecten kan teweegbrengen. Er wordt geconcludeerd dat een plan-MER niet vereist is.

Het Departement MOW – Beleid heeft volgende opmerkingen:

Plan MER Screening

Art 3: legt het minimale aantal parkeerplaatsen vast

Ontwerpverordening:

Art 6:

- De gehanteerde normen stemmen niet overeen met de minimale aanbevelingen zoals geformuleerd in het vademecum duurzaam parkeerbeleid (2007, hoofdstuk 7, p.16): breedte van parkeerstrook minimaal 2m. Lengte van een parkeervak voor personenwagens: 6 meter. Bij kortere vakken (tot uiterste minimum van 5,5 m) verhoogt de capaciteit lichtjes, maar wordt het in- en uitmanoeuvreren moeilijker. Dit hangt ook af van de breedte van de rijweg en de intensiteit van het verkeer. Bij een geïsoleerd parkeervak met ongehinderde vrije ruimte (bv. inrit) aan voor- of achterzijde volstaat een lengte van 5 meter.
- Het uitgangspunt minimaal 2.5m breed zorgt voor extra ruimtebeslag. Om mogelijke conflicten door opengaande portieren aan de chauffeurszijde (rijweg of fietspad) en/of passagierszijde (voet- of fietspad) te vermijden, is - voor zover mogelijk - een margestrook van ca. 50 cm aan te bevelen. Aan de rechterzijde wordt dergelijke margestrook best toegevoegd aan de ruimte voor fietsers of voetgangers, dus niet als verbrede parkeerstrook. Bovendien mag de plaatsing van een parkeerstrook nooit ten koste gaan van de minimaal vereiste voetpadbreedte (cf. bouwverordening voor voetpaden: 1,5 m obstakelvrije ruimte) (vademecum duurzaam parkeerbeleid (2007, hoofdstuk 7, p.14)
- Wat is het verschil tussen een autobergplaats en een autostaanplaats in afgesloten ruimte?

Art 8:

- De minimale afmetingen stemmen overeen met de aanbevelingen uit het Vademecum fietsvoorzieningen (2017, hoofdstuk 4, p.100). Echter mag een fietsenstalling geen schade toebrengen aan de fiets en de fietser. De afstand tussen twee fietsen moet voldoende groot zijn om de fiets veilig en comfortabel in de stalling te plaatsen of om hem eruit te halen. Fietsen hebben sturen in alle mogelijke vormen. Daardoor wordt het nog moeilijker om twee fietsen dicht bij elkaar te plaatsen. Een hoog-laagsysteem kon ruimte besparen tot de eerste vlindersturen hun intrede deden. Het nut van hoog-laagsystemen is zo goed als nihil. Stallingen die nog altijd op die manier worden geplaatst, bieden een capaciteit die maar voor de helft benut kan worden. Pas vanaf een afstand van 65 centimeter tussen twee fietsen is er geen probleem met sturen die in elkaar haken. Die afstand biedt ook voldoende manoeuvreerruimte om de fiets te stallen (Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel - Goede praktijkvoorbeelden- Fietzersbond en Vlaamse overheid, 2009, p.11).

Art 12:

- Ook aandacht voor buitenmaatse fietsen
- Stallingen zo dicht mogelijk bij de ingang te realiseren
- Voorkeur voor aanbindsystemen of slotpalen en niet voor wielsystemen. Deze laatste kunnen vervormingen aan de wielen veroorzaken (vademecum fietsvoorzieningen p.95 – 97).
- Onderscheid tussen inrichtingsvereisten van fietsstallingsplaatsen voor bewoners en bezoekers.

Conclusie:

Er worden geen negatieve effecten op mobiliteit verwacht.

Met vriendelijke groeten,

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal

College van burgemeester en schepenen
Van Lokeren
Groentemarkt 1
9160 LOKEREN

directie Ruimte & Mobiliteit
dienst Ruimtelijke Planning

uw brief : 20 oktober 2020
uw kenmerk :
ons kenmerk : VO/2020/GVO/33/006
bijlagen : 1
betreft : **advies screening gemeentelijke
stedenbouwkundige verordening
'parkeren en stallen van auto's en
fietsen'**

inlichtingen : Ellen Geerts
tel. : (09) 267 75 13
e-mail :ellen.geerts@oost-vlaanderen.be

Gent, 20 november 2020

Geacht college

De deputatie heeft het 'verzoek tot raadpleging' in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'parkeren en stallen van auto's en fietsen' geadviseerd.

U vindt een afschrift van het besluit van de deputatie met dit advies in de bijlage.

Hoogachtend
namens de Deputatie
i.o.v. de Provinciegriffier



Mark Cromheecke
directeur

Wij kunnen u sneller helpen indien u in alle briefwisseling over dit onderwerp ons kenmerk vermeldt.

vergadering van
19 november 2020**Besluit van de Deputatie**aanwezig
Van Cauter Carina,
gouverneur-voorzitterkenmerk
betreft

VO/2020/GVO/33/006

**Lokeren - gemeentelijke stedenbouwkundige
verordening inzake het parkeren en stallen van auto's
en fietsen**Moens Kurt
Grillaert Leentje
Gillis Riet
Charlier Anna Maria

verslaggever

advies ikv een milieuscreening.
Anna Maria Charlier

leden

1. Feitelijke en juridische grondenDe Smet Albert,
provinciegriffierdossiernummer:
2004216zittingnummer:
103**termijn:**
19 november 2020

- het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), aangepast door het decreet van 27 april 2007 (plan-mer-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's (plan-mer-besluit)
- De initiatiefnemer van een stedenbouwkundige verordening dient in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage een aantal instanties te raadplegen, waaronder de deputatie van de provincie waarop het voorgenomen plan of programma milieueffecten kan hebben.
- het op 20 oktober 2020 ontvangen 'verzoek tot raadpleging' over de screening naar de plan-mer-plicht m.b.t. de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeren en stallen van auto's en fietsen te Lokeren
- In de screening worden de mogelijke milieueffecten van de aangegeven ontwikkelingsopties beschreven. Er wordt aangegeven dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. Bijgevolg wordt voorgesteld om geen plan-MER op te maken voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeren en stallen van auto's en fietsen te Lokeren.

2. Motivering**Inhoud verordening**

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen werd opgemaakt ter vervanging van een voormalig gemeenteraadsbesluit dewelke een belasting betreft op de ontbrekende parkeerplaatsen.

In de verordening worden parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij vergunningsaanvragen van bepaalde functies en/of geplande ontwikkelingen.

./...

De voorliggende verordening houdt tevens rekening met andere vervoersmodi zoals de fiets en ook met meerdere activiteiten.

Inhoudelijke opmerkingen

- Als antwoord op de adviesvraag zijn er geen specifieke bemerkingen te maken met betrekking tot de beschrijving van de mogelijke effecten van de ontwikkelingsopties op het leefmilieu.
- Er wordt akkoord gegaan met de conclusie dat geen plan-MER dient opgemaakt te worden.
- Dit besluit houdt geen enkel inhoudelijk planologisch advies in over de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'parkeren en stallen van auto's en fietsen' te Lokeren. De opties van de stedenbouwkundige verordening zullen geadviseerd worden in het kader van het openbaar onderzoek over de verordening.

3. Besluit

Artikel 1. Het 'verzoek tot raadpleging' in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeren en stallen van auto's en fietsen te Lokeren wordt gunstig geadviseerd. Er wordt akkoord gegaan met de conclusie dat geen plan-MER dient opgemaakt te worden.

Art. 2. Een afschrift van dit besluit zal voor verder gevolg gezonden worden naar het college van burgemeester en schepenen van Lokeren.

Gent, 19 november 2020

namens de Deputatie:

De provinciegriffier,
(get.) Albert De Smet

De gouverneur-voorzitter,
(get.) Carina Van Cauter

DEPARTEMENT OMGEVING

AANGETEKEND

Vlaamse overheid

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90
9000 GENT
T 09 276 24 00
www.omgeving.vlaanderen.be

College van burgemeester en schepenen

Groentemarkt 1
9160 LOKEREN
België

uw bericht van

contactgegevens

ons kenmerk

datum

Koen Grootaert
koen.grootaert@vlaanderen.be
09 276 23 65

2.313/46014/101.1

08/12/2020

uw kenmerk

bijlagen

Betreft: Advies betreffende plan-MER screening verordening Parkeren

Geachte,

Bij deze bezorgen wij u het advies van het departement Omgeving voor ruimtelijke ordening, naar aanleiding van de plan-MER screening met betrekking tot de bovenvermelde verordening.

De screeningsnota maakt een voldoende inschatting van de milieueffecten op vlak van ruimtelijke ordening. In dit advies van het departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Vóór de voorlopige vaststelling van de verordening moet u het team Mer een bevestiging vragen dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Hiervoor moet u de screeningsnota, de ontvangen adviezen en de verwerking hiervan via email bezorgen aan mer@vlaanderen.be. Het team Mer geeft in deze fase geen advies.

Dit advies is niet te beschouwen als het advies van het departement Omgeving cfr. artikel 2.3.2. §2, 6° lid VCRO. We wensen evenwel volgende bedenkingen en suggesties mee te geven die aanleiding kunnen geven tot bijstelling van het voorstel van verordening:

- Een gemeentelijke verordening is hiërarchisch niet alleen ondergeschikt aan de stedenbouwkundige voorschriften van de geldende plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen maar ook aan de stedenbouwkundige voorschriften van provinciale en gewestelijke verordeningen.
- Een gemeentelijke verordening kan geen wijziging teweegbrengen in de verplichte dossiersamenstelling zoals opgelegd in het omgevingsvergunningsdecreet en bijhorende uitvoeringsbesluiten. Ook kan geen onderzoek worden opgelegd die niet volgens het uitvoeringsbesluit is verplicht.
- Er dient een onderscheid worden gemaakt tussen beleidsmatig gewenste ontwikkelingen en ontwikkelingen die je verordenend wil gaan sturen. Het gebruik van woorden als

'wenselijk', 'bij voorkeur' of het maken van niet-limitatieve opsommingen hoort eerder thuis bij beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Het gebruik ervan in een stedenbouwkundige verordening kan rechtsonzekerheid. Ook de vele afwijkingsmogelijkheden en uitzonderingen brengen rechtsonzekerheid met zich mee en kunnen aanleiding geven tot een ongelijke behandeling van dossiers. Indien de stad voor bepaalde cases een uitzondering wil kunnen maken dan legt ze best vast onder welke criteria een uitzondering kan worden afgewogen. Ook de bepaling dat 'in uitzonderlijke omstandigheden' een compensatoire vergoeding 'kan' worden opgelegd dient in dit opzicht verduidelijkt te worden. Er mag geen willekeur ontstaan tussen de dossiers waar een dergelijke vergoeding moet betaald worden en deze waar een dergelijke vergoeding niet vereist is, ondanks de afwijking op de gestelde norm.

- Het is gebruikelijk om de geldelijke vergoeding te koppelen aan een indexcijfer om rekening te houden met de jaarlijkse inflatiecijfers.
- Het zogenaamd 'dubbel gebruik' van parkeerplaatsen kan na 30 jaar aanleiding geven tot een vorm van publieke of private erfdienstbaarheid. Het is logisch om in dit geval goede afspraken te maken over het beheer, toezicht en wijze van gebruik van dergelijke parkeerplaatsen. Vraag is of dergelijk dubbel gebruik als algemene norm moet worden vastgelegd in een verordening dan wel of het niet beter is om dit via een afzonderlijke onderhandeling tussen bestuur, aanvrager en eventuele andere private of publieke eigenaars te regelen en daarvoor de nodige perceelsgebonden modaliteiten voor uit te werken. Misschien volstaat het om in de verordening aan te geven onder welke voorwaarden een dubbel gebruik van parkeerplaatsen kan worden toegestaan om te voldoen aan de gestelde normen.

Hoogachtend,
Voor het departement,

Francis Beosiére,
Adjunct van de directeur