

**GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING
inzake het parkeren en stallen van auto's en fietsen**

PLAN-MER-SCREENING

01/09/2020

01/02/2021 : aanpassingen na opmerkingen adviesinstanties

De wijzigingen naar aanleiding van de opmerking van de adviesinstanties op de verordening werden aangeduid in het rood.

1. Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer

Initiatiefnemer:	Stad Lokeren - Groentemarkt 1 – 9160 Lokeren
Contactgegevens:	Katrijn Colman / Elke Criel : Dienst Omgeving Stad Lokeren

2. Verduidelijking van het initiatief en de plan-m.e.r.-screening

Titel:	Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen
Reden van de opmaak van de verordening:	De oorspronkelijke parkeerverordening dateert van december 2007. Het betreft een belasting op de ontbrekende parkeerplaatsen. 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.
Onderwerp:	Plan-m.e.r.-screening bij gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen.
Gebied waarop de verordening betrekking heeft:	De verordening is van toepassing op het grondgebied van Lokeren, maar wordt steeds afgetoetst of opgelegd bij individuele projecten en/geplande ontwikkelingen.
Reden van de opmaak van de plan-m.e.r.-screening:	<p>De stedenbouwkundige verordening wordt door een instantie op gemeentelijk niveau opgesteld en is op grond van decretale bepalingen voorgeschreven. De verordening voldoet aan de definitie van art. 4.1.1, §1, 4° DABM. De verordening heeft betrekking op de sector 'ruimtelijke ordening'.</p> <p>“De stedenbouwkundige verordening vormt mogelijk het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10 b van bijlage II of III, nl. Stadsontwikkelingsprojecten of voor een project opgesomd in rubriek 12a van bijlage II / rubriek 12c van bijlage III, nl. toerisme en recreatie. De verordening houdt echter een kleine wijziging in omdat er momenteel ook een verordening is waarbij parkeernormen van toepassing zijn. De huidige verordening wordt geactualiseerd en aangevuld met nieuwe ontwikkelingen en normen voor fietsparkeren.</p> <p>Overeenkomstig artikel 4.2.3, § 3 DABM is een onderzoek tot milieueffectrapportage of plan-m.e.r.-screening mogelijk.</p> <p>Het doel van deze plan-m.e.r.-screening is aantonen dat het initiatief geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat er dus geen plan-MER opgesteld moet worden.</p>

3. Context en beschrijving van het initiatief

Context:

Beschrijving van het initiatief:

Opleggen van parkeernormen bij vergunningsaanvragen van bepaalde functies en of geplande ontwikkelingen.

De artikelen van de verordening kunnen als volgt samengevat worden:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen en begripsbepalingen

Art. 1: definities

Hoofdstuk 2. Toepassingsgebied

- Art. 2: toepassingsgebied = grondgebied Lokeren
- Art. 3: verordening van toepassing bij stedenbouwkundige aanvragen voor het bouwen, herbouwen en verbouwen → legt het aantal parkeerplaatsen en fietsenstalplaatsen vast
- Art. 4: het komt steeds de overheid toe om te oordelen over het vereiste aantal parkeerplaatsen bv als het aantal volgens norm niet voorzien kan worden omwille van de goede plaatselijke ordening, indien er wordt ingezet op alternatieve vervoersvormen in een project en men bijgevolg een lagere parkeernorm wenst te hanteren, of indien uit de MOBER of mobiliteitstoets blijkt dat er meer of minder parkeerplaatsen voorzien moeten worden. Elke aanvraag tot afwijking van de verordening moet op duidelijke wijze gemotiveerd worden.
- Art. 5: vergoeding die wordt opgelegd indien men het vereiste aantal parkeerplaats- fietsenstalplaats niet voorziet en moment van betaling van deze vergoeding.

Hoofdstuk 3. Normen

- Art. 6 : minimale afmetingen van de parkeerplaatsen
- Art. 7 : minimale afmetingen in- en uitritten naar parkeerplaatsen
- Art. 8 : minimale afmetingen van verplicht te realiseren fietsenstalplaatsen
- Art. 9 : Inrichting parkeerplaatsen hellingsgraden van in- en uitritten
- Art. 10 : normen voor ondergrondse parkeerruimtes
- Art. 11: andere technische vereisten parkeerplaatsen
- Art. 12: normen voor fietsenstallingen bij meergezinswoningen
- Art. 13 : in uitzonderlijke gevallen kunnen fietsenstalplaatsen ook gerealiseerd worden in dezelfde ruimte als parkeerplaatsen op voorwaarde dat al de minimale afmetingen gerealiseerd worden.
- Art. 14 : minimum aantal parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen moet steeds in functie van het project behouden blijven, ook na overdracht van zakelijke rechten, normen bij uitbreiding van bestaand gebouw, normen bij meerdere functies, berekening van de vloeroppervlakte, normen voor parkeerplaatsen andersvaliden
- Art. 15 : bepalingen inzake dubbel gebruik van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen waar mogelijk
- Art. 16 : minimum aantal parkeerplaatsen bij woonfuncties
- Art. 17 : minimum aantal parkeerplaatsen bij niet-woonfuncties
- Art. 18 : minimum aantal fietsstalplaatsen bij woonfuncties
- Art. 19 : minimum aantal fietsstalplaatsen bij niet-woonfuncties
- Art. 20: voor gebouwen waarvan de bestemming niet voorkomt in de vermelde tabellen, moet in voldoende mate parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien worden, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden

Hoofdstuk 4. Het aanbrengen van garagepoorten in de straatgevel bij aaneengesloten bebouwing

- Art. 21: normen voor het aanbrengen van garagepoorten in de straatgevel bij aaneengesloten bebouwing

	<p><u>Hoofdstuk 5. Carports in bouwvrije tuinen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Art. 22: bepalingen wanneer carports in bouwvrije zijtuinstroken al dan niet voorzien kunnen worden. <p><u>Hoofdstuk 6 : parkeerplaatsen in de voortuinstrook bij woningen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Art. 23: er moet gestreefd worden naar het beperken van de toegangen tot het openbaar domein. Om dit te bekomen worden er normen opgelegd voor beperken van de verharde oppervlakte in de voortuin – Art. 24: bij handelszaken, diensten, ambachten of bedrijven bij een woning kan mits motivatie toegelaten worden dat de voortuin voor een grotere oppervlakte verhard wordt <p><u>Hoofdstuk 7. Opheffing huidig belastingsreglement inzake de belasting op ontbrekende parkeerplaatsen, wordt opgeheven.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Art. 25: het huidige belastingsreglement inzake de belasting op ontbrekende parkeerplaatsen wordt opgegeven. <p><u>Hoofdstuk 8 : straf en slotbepalingen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Art. 26: bij niet naleving van de voorschriften van deze verordening zijn sancties uit de regelgeving inzake de omgevingsvergunning van toepassing toepassing (VCRO Titel VI - HOOFDSTUK II [Sancties (verv. Decr. 25 april 2014, art. 28, l: 1 maart 2018)] - [Afdeling 1. Stedenbouwkundige misdrijven en stedenbouwkundige inbreuken- — Art. 27: de stedenbouwkundige verordening wordt goedgekeurd in overeenstemming met de regelgeving inzake ruimtelijke ordening.
Zijn bepaalde aspecten al het onderwerp geweest van een vorige screening of MER?	neen
Welke onderdelen van het initiatief zijn niet aan screening onderworpen?	De artikelen 1 , 25, 26 en 27 hebben geen inhoudelijke gevolgen en dienen bijgevolg niet aan de screening te worden onderworpen.
Welke onderdelen van het initiatief zijn wel aan screening onderworpen?	De artikelen 2 tot en met 24 hebben inhoudelijke gevolgen voor elke vergunningsaanvraag en worden dus best voorzichtigheidshalve aan screening onderworpen.
Werden er redelijke alternatieven onderzocht?	Voor deze stedenbouwkundige verordening zijn er geen relevante alternatieven. De verordening bevat normen inzake het aantal parkeerplaatsen en de noodzakelijke afmetingen, alsook voor het aantal gewenste fietsenstallingen die gehanteerd moeten worden bij vergunningsaanvragen voor het bouwen, herbouwen en verbouwen. Gezien de verordening opgesteld wordt door de stad Lokeren voor het ganse grondgebied, en deze verordening van toepassing is bij elke aanvraag voor het bouwen, herbouwen en verbouwen op een concrete locatie, zijn locatiealternatieven niet van toepassing.
Worden (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten verwacht?	Zoals uit deel 4 blijkt wordt geen aanzienlijke impact verwacht bij het naleven van de verordening, gezien het steeds om specifieke lokale percelen gaat. Gezien de grote afstand tot Nederland, Waals Gewest, Brussels Hoofdstedelijke Gewest worden ook geen (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten verwacht. Een grensoverschrijdende consultatie is daarom niet relevant.
Welke referentiesituatie wordt gebruikt als vergelijkingsbasis voor het beschrijven en beoordelen van de impact?	De referentiesituatie is de toestand van de omgeving in afwezigheid van de nieuwe gemeentelijke verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen en waarbij de huidige belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen van toepassing is.

4. Verschil geldende parkeernormen en nieuwe parkeernormen

Huidige parkeerreglement	Nieuwe parkeerverordening
De belasting bedraagt 2500 € per ontbrekende parkeerplaats	De vergoeding bedraagt 5000 € per ontbrekende parkeerplaats en 500 € per ontbrekende fietsstalplaats.
Minimale afmetingen van verplicht te realiseren parkeerplaatsen	
<ul style="list-style-type: none"> • Minimale afmetingen autobergplaats 5m*2m75, • Een standplaats 4.50m*2.25m 	<ul style="list-style-type: none"> • Minimale afmetingen autobergplaats 5m*2m75, hoogte 2m • Een standplaats 5m*2m50 in open lucht • Dit werd aangevuld met normen voor autobergplaatsen voor personen met verminderde beweeglijkheid, staanplaatsen in afgesloten ruimtes, staanplaatsen in open lucht voor personen met verminderde beweeglijkheid in open lucht, langse autostaanplaatsen achter elkaar
Minimale breedtes in- en uitrit naar parkeerplaatsen:	
<ul style="list-style-type: none"> • 7m breedte bij een hoek van 90° (hoek tussen garage en in- en uitrit) • 5m breedte bij een hoek van 60° • 4m breedte bij een hoek van 45° • 3.5m breedte bij een hoek van 30° 	<ul style="list-style-type: none"> • 6m breedte bij een hoek van 90° (hoek tussen garage en in- en uitrit) • 5m breedte bij een hoek van 60° • 4m breedte bij een hoek van 45° • 3.5m breedte bij een hoek van 30° • 3m bij een hoek van 0° (evenwijdig met de weg) • De minimum breedte van een toegang/oprit mag maximaal 2m bedragen • Een overbouwde toegang moet een minimale breedte hebben van 2m50 (3m indien er deuren voorzien worden naar aanpalende percelen).
<p>Straten van gemeenten worden ingediend in A en B straten</p> <ul style="list-style-type: none"> • A-straten aanbrengen van garages is toegelaten • B-straten: parkeerplaats moet voldoen aan voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> • 1 garage of toegang tot achterliggende terreinen is slechts mogelijk indien gevelbreedte van gebouw minimum 9m bedraagt, • Garagepoort max 3m • Enkel toegangsweg naar achtergelegen parkeerplaatsen • Garage mag maximum 2 voertuigen achter elkaar hebben. 	<ul style="list-style-type: none"> • A en B straten niet meer opgenomen <p>Het plaatsen van een garagepoort of doorgang in de straatgevel is NIET toegelaten indien de straatgevel een breedte heeft van minder dan 5m, of de straatgevel deel uitmaakt van een gesloten gevelrij en er andere mogelijkheden zijn om de auto's te stallen op het eigen perceel.</p> <p><u>Onder volgende voorwaarden kan maximum één garagepoort worden geplaatst per straatgevel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij gevelbreedtes tussen de 5m en de 8m kan maximum 1/2de van de totale gevelbreedte ingevuld worden met een garagepoort of doorgang. • Bij gevelbreedte groter of gelijk aan 8m wordt een garagepoort of doorgang van maximum 4m toegelaten. • De gelijkvloerse verdieping heeft geen volledig gesloten karakter; er moeten aldus deels ramen of openingen worden voorzien straatgevel mag geen volledig gesloten karakter hebben. • De plaatsing van garagepoorten doet geen afbreuk aan de architecturale of kunsthistorische kwaliteiten van de gevel en de straatwand. • Uitzondering kan gemaakt worden voor poorten of

	<p>doorgangen die toegang verlenen tot een collectieve garage (tenminste 4 wagens) voor zover er geen afbreuk wordt gedaan aan de kunsthistorische of architecturale kwaliteiten van deze gevel.</p>
Minimale afmetingen van verplicht te realiseren fietsenstalplaatsen	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • fietsenstalplaats op gelijke hoogte 1m80 lengte, 0.75m tussenafstand • fietsenstalplaats op ongelijke hoogte 1m80 lengte met 0.40m-0.65m tussenafstand • losstaande fietsbeugels 1m80 met 1m tussenafstand
Inrichting parkeerplaatsen	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • duurzame inrichting van het terrein • gebruik waterdoorlatende materialen • gebruik van streekeigen groenelementen • stimuleren van dubbel en gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen, door deze waar mogelijk geclusterd aan te leggen en door een gedifferentieerd gebruik in tijd. • Maximale hellingsgraden en lengte van hellingbaan
Ondergrondse parkeerruimtes	
Niet opgenomen	<p>Het wordt toegelaten om bij omvangrijke gebouwen (<u>4 bouwlagen</u>) ondergrondse parkeerruimtes te voorzien in binnen-groenzones/groenstroken andere dan de voortuinen, voor zover:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen reliëfwijziging in een strook van 5 m langs de perceelsgrenzen; • De afritten of hellingen naar de parkeerruimte mogen niet verder gelegen zijn dan 10m achter de achtergevelbouwlijn van het hoofdgebouw. • Het dak van de ondergrondse parkeerruimte moet plat zijn, tenzij dit omwille van bouwtechnische redenen niet mogelijk is. Er moet een terras bovenop worden voorzien of het moet bedekt zijn met een laag teelaarde van min. 0,5m welke bekleed is met graszoden en/of beplant is met bloemen, heesters en/of bomen. • De buitenmuren die boven de grond uitsteken, moeten landschappelijk geïntegreerd worden. • De helling van de afritten, over een afstand van 5 m, gemeten vanaf de rooilijn, mag niet meer dan 4% bedragen.
Technische vereisten parkeerplaatsen	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerplaatsen worden aangelegd op bouwperceel zelf • Rekening houden met optimale bereikbaarheid voor gebruikers • Indien het niet mogelijk is het vereiste aantal parkeerplaatsen, autobergplaatsen op het perceel zelf in te richten omwille van de perceelsconfiguratie moet het aantal vereiste parkeerplaatsen / autobergplaatsen op maximum 400 m afstand van het bouwperceel (gemeten van perceelsgrens tot perceelsgrens), gerealiseerd worden. De aanvrager moet een bindende schriftelijke overeenkomst met de eigenaar van de grond waar de parkeerplaatsen worden voorzien toevoegen met vermelding dat de parkeerplaatsen en/of autobergplaatsen dienen voor dit project (in volle

	<p>eigendom, in erfpacht, met recht van opstal of huur(voor minimum 27 jaar). <u>Indien de overeenkomst wordt onderbroken, moet de aanvrager aantonen dat er op een andere plaats parkeerplaatsen die voldoen aan deze verordening.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de inrichting van parkeerplaatsen waarbij er meer dan 10 plaatsen worden voorzien, wordt rekening gehouden met het aanbrengen van voldoende voorzieningen die het opladen van elektrische auto's mogelijk maken (minimaal 1 laadpunt per 10 plaatsen). Omdat elektrisch rijden in de toekomst de norm zal worden, moeten er voldoende voorzieningen worden aangebracht die het uitbreiden van het aantal laadpunten in de toekomst mogelijk maakt. • Bij projecten met minimum 20 woonegelegenheden dienen de parkeerplaatsen ondergronds te worden voorzien. Enkel in uitzonderlijke omstandigheden en mits motivatie kan de vergunning verlenende overheid hiervan afwijken.
--	---

Technische vereisten fietsstalplaatsen bij meergezinswoningen

<p>Niet opgenomen</p>	<p>Fietsenstalplaatsen moeten beantwoorden aan onderstaande voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De fietsenstalplaatsen moeten worden aangelegd op het bouwperceel zelf waarop het betreffende gebouw is gelegen • ze moeten bovengronds zijn, tenzij <u>bouwtechnisch</u> niet anders haalbaar wat dan moet worden gemotiveerd bij de aanvraag. • ze moeten eenvoudig en veilig bereikbaar zijn vanuit de openbare weg en vanuit de woning • ze moeten overdekt zijn • ze moeten afgesloten kunnen worden in functie van veiligheid • ze moeten <u>indien mogelijk worden gerealiseerd op het gelijkvloers en dicht bij de individuele toegangen van de meergezinswoningen</u> voor een maximaal gebruiksgemak • in de ruimte waar de fietsstalplaatsen worden gerealiseerd moeten voldoende stopcontacten worden voorzien die het opladen van elektrische fietsen mogelijk maken in de ruimte waar de fietsstalplaatsen worden gerealiseerd moeten voldoende stopcontacten worden voorzien die het opladen van elektrische fietsen mogelijk maken. Per begonnen schijf van 20 fietsenstallingen dient er een stopcontact voorzien te worden (startend vanaf 5 fietsenstallingen). • De fietsenstallingen worden ingericht volgens de kwaliteitseisen zoals beschreven in het vademecum fietsvoorzieningen (hoofdstuk 4: ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen). Bij conflicten tussen de parkeerverordening en deze ontwerprichtlijnen, primeert de gemeentelijke parkeerverordening • Indien het niet mogelijk of wenselijk is om de fietsenstalplaatsen conform artikel 12 in te richten, mogen deze in uitzonderlijke gevallen ook gerealiseerd worden in dezelfde ruimte als parkeerplaatsen op voorwaarde dat ook hier al de minimale afmetingen gerealiseerd worden, er steeds een veilige en
-----------------------	---

	comfortabele toegang is voor fietsers en voetgangers en er voldaan wordt aan de overige voorwaarden uit artikel 12.
Minimum aantal parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Het minimum aantal parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen per project dient steeds in functie van het project te worden behouden, ook na overdracht van de zakelijke rechten van het project. • Voor het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen gelden onderstaande kwantitatieve normen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Indien een bestaand gebouw ander dan een eengezinsgebouw uitgebreid wordt met meer dan 50 m², of wanneer een gebouw opgesplitst wordt of een functiewijziging wordt uitgevoerd, gelden de minimaantallen, zoals bepaald in de volgende tabellen en dit enkel voor de bijkomende delen van het gebouw of de nieuwe functies. ○ Indien in een gebouw meerdere functies voorkomen, gelden de minimaantallen, zoals bepaald in de volgende tabellen en dit ten aanzien van elke functie. Het totaal minimumaantal parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen is hierbij aldus gelijk aan de som van het minimum aantal per functie. • Onderstaande tabellen geven het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen weer. • De vermelde vloeroppervlakte in de tabellen wordt berekend op volgende wijze: <ul style="list-style-type: none"> ○ De oppervlakte van alle bovengrondse bouwlagen van een gebouw gemeten op vloerniveau zonder buitenmuren, met binnenmuren. Eventuele vloeren in het dak worden meegerekend voor zover een minimumhoogte van 1,80m aanwezig is <u>in de dakverdieping</u>. ○ De vloeren van de lokalen die zich (deels) beneden het terreinniveau bevinden, worden hierbij echter niet meegerekend; tenzij deze effectief gebruikt worden. • Voor de aantallen en inrichting van parkeerplaatsen voor andersvaliden dienen de regels uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening Toegankelijkheid te worden gevolgd. • In functie van zuinig ruimtegebruik is het wenselijk om - waar mogelijk - dubbel gebruik (= gebruik binnen <u>verschillende tijdstippen</u>) van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen mogelijk te maken. Parkeerplaatsen die overdag bijvoorbeeld worden gebruikt voor scholen of kantoren, kunnen in de avonden en in de weekenden mogelijk gebruikt worden in functie van bewoners en vrije tijdsactiviteiten. • Indien de aanvrager op basis van onderstaande elementen aantoont dat een gecombineerd gebruik van bestaande of nieuwe parkeerplaatsen mogelijk is, legt het college het vereiste aantal parkeerplaatsen vast. Volgende elementen maken deel uit van de motivatie van de aanvrager: <ul style="list-style-type: none"> ○ De aanvrager toont aan dat de parking is gelegen op

	<p>wandelafstand (<u>=400m</u>) van de functie waarop de aanvraag van toepassing is</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De aanvrager toont aan dat dubbel gebruik van de parking mogelijk is. Hieruit blijkt duidelijk dat de verschillende activiteiten op een verschillend tijdstip van de dag gebruik kunnen maken van de parking. ○ De aanvrager geeft aan dat het aantal parkeerplaatsen voldoet aan bovenstaande minimumnormen. ○ De aanvrager geeft in een mobiliteitstoets aan dat een gecombineerd gebruik van de parking mogelijk is.
Aantal aan te leggen parkeerplaatsen	
<p>Woongelegenheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 parkeerplaats per wooneenheid ● De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 400m. ● Indien door verbouwingswerken bijkomende woongelegenheden ontstaan, geldt dezelfde regel als voor nieuwbouw van een woongelegenheid ● Elke parkeerplaats moet ingenomen kunnen worden zonder dat het nodig is om een andere wagen te verplaatsen. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Meergezinswoning: 1 parkeerplaats per wooneenheid ● eengezinswoningen (waarbij de voorgevel niet gelegen is in een aaneengesloten bebouwing of tot op de rooilijn) : 1 per woning ● groepswoningbouw : 1 per woning ● Assistentiewoning / seniorenwoning : 0,8 per woongelegenheid ● Studio : 1 per woongelegenheid ● Verkavelingen voor woningbouw, groepswoningbouw of meergezinswoningen met aanleg van wegenis : 1,5 per woongelegenheid: waarbij 1 private parkeerplaats en 0,5 publieke parkeerplaats
<p>Handelsgebouwen (incl. winkels, groot- en kleinhandel, restaurant, cafés en dergelijke)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 parkeerplaats per schijf van 50m² ● 1 parkeerplaats meer telkens de vloeroppervlakte, gebruikt voor handelsdoeleinden, vergroot met een schijf van 50m². ● De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 100m van het hoofdgebouw ● Elke parkeerplaats moet ingenomen kunnen worden zonder dat het nodig is om een andere wagen te verplaatsen. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Supermarkt, hypermarkt, distributiecentrum...: 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² ● Café, kantoor, restaurant, winkel, handel, diensten, crèche... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m²
<p>Industriële en ambachtelijke gebouwen, remises voor autobussen en taxi's.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 parkeerplaats per schijf van 10 tewerkgestelde personen of per schijf van 100m². ● De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 400m van het hoofdgebouw 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ambachtelijk gebouw, bedrijfsgebouw... : 1 per 100 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m²
<p>Autoherstelplaatsen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 parkeerplaats per schijf van 50m². ● 1 parkeerplaats meer per schijf van 50m² bijkomende vloeroppervlakte bij verbouwingen ● De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 100m van het hoofdgebouw 	Niet opgenomen
<p>Hotels, pensions en logementshuizen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 parkeerplaats per schijf van 3 kamers ● 1 parkeerplaats meer per schijf van 3 bijkomende kamers bij verbouwing ● De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 100m van het hoofdgebouw 	<ul style="list-style-type: none"> ● Hotel, pension, logementhuizen : 1 per 3 kamers ● Motel : 1 per kamer

<ul style="list-style-type: none"> • Elke parkeerplaats moet ingenomen kunnen worden zonder dat het nodig is om een andere wagen te verplaatsen. 	
<p>Schouwburgen, bioscopen en concertgebouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 parkeerplaats per schijf van 10 zitplaatsen • 1 parkeerplaats meer per schijf van 10 bijkomende zitplaatsen bij verbouwing • De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 100m van het hoofdgebouw • Elke parkeerplaats moet ingenomen kunnen worden zonder dat het nodig is om een andere wagen te verplaatsen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schouwburgen, bioscopen en concertgebouwen : 1 per 10 zitplaatsen
<p>Ziekenhuizen en klinieken</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 parkeerplaats per schijf van 4 bedden • 1 parkeerplaats meer per schijf van 4 bijkomende bedden bij verbouwing • De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 400m van het hoofdgebouw 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzorgingsinstellingen, rustoorden, ziekenhuizen... : 1 per 4 bedden
<p>Onderwijsinrichtingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het aantal parkeerplaatsen wordt berekend door het aantal gewone klaslokalen te vermenigvuldigen met : 1 voor kleuter- en lager onderwijs 2 Secundair onderwijs 4 voor hoger niet universitair onderwijs • De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 400m van het hoofdgebouw 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderwijsinstellingen : 2 per klaslokaal • Hoger onderwijs : 4 per klaslokaal
<p>Kantoorgebouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 parkeerplaats per schijf van 50m² voor • 1 parkeerplaats meer telkens de vloeroppervlakte, gebruikt voor handelsdoeleinden, vergoot met een schijf van 50m². • De parkeerplaats moet aangelegd zijn op een afstand van max. 100m van het hoofdgebouw • Elke parkeerplaats moet ingenomen kunnen worden zonder dat het nodig is om een andere wagen te verplaatsen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Café, kantoor, restaurant, winkel, handel, diensten, crèche... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m²
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Vergaderzaal, congreszaal, beurs... : 1 per 10 zitplaatsen
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • sportzalen , gebouw voor speelruimte of recreatie : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² + 1 per 10 zitplaatsen
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Sportterreinen : 1 per 100 m² terreinoppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m²
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Gebouw voor culturele diensten : 1 per 50 m² vloeroppervlakte • Gebouw voor erediensten : 1 per begonnen schijf van 4 gebedsplaatsen
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Feestzaal, discotheek, danszalen : 1 per 5m² vloeroppervlakte
Minimum aan te leggen fietsstalplaatsen bij woonfuncties	
Niet opgenomen	Meergezinswoning : 2 per woongelegenheid, aangevuld met 1 extra fietsstalplaats per slaapkamer (vanaf de 2e slaapkamer)

	Studio : 2 per woongelegenheid
Minimum aan te leggen fietsstalplaatsen bij andere functies	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Supermarkt, hypermarkt, distributiecentrum... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² • Café, kantoor, restaurant, winkel, handel, diensten, crèche... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² • Ambachtelijk gebouw, bedrijfsgebouw...: 1 per 100 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² • Hotel, pension, logementhuizen : Minimum 4 en 1 per 20 kamers • Motel : Minimum 4 en 1 per 20 kamers • Vergaderzaal, congreszaal, beurs...: 1 per 10 zitplaatsen • Schouwburg, bioscoop, concertgebouwen...: 1 per 10 zitplaatsen • sportzalen , gebouw voor speelruimte of recreatie : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² + 1 per 10 zitplaatsen • sportterreinen : 1 per 100 m² terreinoppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² • Onderwijsinstellingen : 4 per klaslokaal • Hoger onderwijs : 8 per klaslokaal • Verzorgingsinstellingen, rustoorden, ziekenhuizen...: 1 per 8 bedden • Gebouw voor culturele diensten, : 1 per 50 m² vloeroppervlakte • Gebouw voor erediensten : 1 per begonnen schijf van 4 gebedsplaatsen • Feestzaal, discotheek, danszalen : 1 per 10m² vloeroppervlakte • Bij het inrichten van fietsstalplaatsen waarbij er meer dan 10 plaatsen worden voorzien, wordt rekening gehouden met het aanbrengen van voorzieningen voor het opladen van elektrische fietsen (minimum 1 laadpunt per 10 fietsen). • Voor de gebouwen waarvan de bestemming niet voorkomt in bovenstaande tabellen, moeten in voldoende mate parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien worden, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden.
Carpports in bouwvrije zijtuinstroken	
Niet opgenomen	<p>Carpports kunnen, indien dit niet in strijd is met de voorschriften van verkavelingen en plannen van aanleg en indien het perceel niet gelegen is in beschermd stad- of dorpsgezicht, opgericht worden in bouwvrije zijtuinstroken onder volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing in de zijtuinstroken: <ul style="list-style-type: none"> ○ de voorgevel van de carport op minimum 5 meter achter de voorgevel van de woning. ○ de maximale diepte van de carport bedraagt 10m ○ bij open bebouwing kan er slechts langs één zijde van de woning een carport worden opgericht. ○ De bouwvrije strook langs de andere zijde van de woning dient bouwvrij te blijven. • In de voortuinstrook worden geen carports toegestaan. • Bouwhoogte: maximum 4 meter, gemeten van het

	<p>vloerpas tot de bovenkant van de kroonlijst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Materialen: in harmonie met het hoofdgebouw en in gevelmaterialen of hout. • Dakvorm: plat dak of licht hellend dak. • De oprichting van een carport in de bouwvrije zijtuinstrook kan slechts worden toegelaten op voorwaarde dat, door de aanvrager en door de eigenaar van het aanpalende perceel (waarlangs de carport zal worden opgericht) een ondertekende verklaring wordt voorgelegd waaruit blijkt dat: <ul style="list-style-type: none"> ○ de aanpalende eigenaar kennis heeft genomen van het bouwplan van de aanvrager en hiermee akkoord is.
Parkeerplaatsen in de voortuinstrook bij woningen	
Niet opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • streven naar beperken van toegangen tot openbaar domein • beperken van verharde oppervlakte in de voortuin tot de strikt noodzakelijke toegang voor de toegang van het gebouw • rekening houden met bestaande toestand van openbaar domein (bv parkeerplaatsen en bomen,) • uitzondering mogelijk voor personen met functiebeperking mits motivatie
Parkeerplaatsen in de voortuinstrook bij woningen	
Niet opgenomen	<p>Mits motivatie worden toegelaten: Bij handelszaken, diensten, ambachten of bedrijven bij een woning opdat men de nodige parkeerplaatsen voor deze activiteiten kan voorzien en in functie van de perceelsconfiguratie kan de voortuin voor een grotere oppervlakte verhard worden. Deze verharding wordt aangelegd in waterdoorlatende materialen, bij voorkeur in grasdallen. Deze grotere verharding en de inrichting ervan wordt gemotiveerd in een omgevingsrapport bijgevoegd bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.</p>

- **Conclusie vergelijking bestaande en nieuwe parkeerreglement:**

- Het grote verschil is dat er in het nieuwe reglement normen zijn opgenomen inzake afmetingen en aantallen voor fietsenstapplaatsen. Dit was vroeger niet het geval. Er wordt immers naar gestreefd om bij nieuwe projecten veel meer in te zetten op de fiets.
- Voor niet woonfuncties werd het aantal categorieën van activiteiten uitgebreid zodanig dat alle nieuwe aanvragen aan een meer specifieke parkeernorm kan worden gekoppeld. ~~Ook het aantal parkeerplaatsen werd uitgebreid ten opzichte van het oorspronkelijke reglement, dit om meer te kunnen inspelen op de huidige functies.~~
- Een aantal bepalingen zijn toegevoegd ten opzichte van het bestaande parkeerreglement : carports in bouwvrije zijtuinstroken, parkeerplaatsen in de voortuinstrook bij woningen, technische vereisten, ... ook hier wordt meer ingespeeld op de huidige tendensen bij woningen en meergezinswoningen.

5. Beoordeling parkeernormen aan kencijfers

Voor de beoordeling van de parkeerverordening werd een vergelijking gemaakt met de CROW publicatie 317 kencijfers “parkeren en verkeersgeneratie”.

Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Ze worden opgenomen voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming.

Hierbij wordt opgemerkt dat men bij het gebruik van de kencijfers rekening moet houden met :

- de bereikbaarheidskenmerken van de locatie
- specifieke kenmerken van de functie
- mobiliteitskenmerken van de gebruiker : bezoeker van de functie
- het gemeentelijk parkeerbeleid

In het Richtlijnenboek MOBER wordt duidelijk omschreven dat bij het vastleggen van parkeernormen en het beoordelen van parkeerbehoeften beter gebruik wordt gemaakt van gekend cijfermateriaal van een analoog project dan van globale kencijfers. De nieuwe parkeernorm van de stad Lokeren is daarom in eerste instantie getoetst aan de ervaringen met de oude parkeernormen en pas daarna aan de parkeernormen van omliggende steden en gemeenten en aan de kencijfers uit CROW of de voorbeelden uit het Richtlijnenboek MOBER.

Algemene opmerkingen :

- Bij de kencijfers CROW is er sprake van zeer stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk, niet stedelijk. Aangezien Lokeren een kleinstedelijk gebied is, worden de parkeernormen vergeleken met de parkeerkencijfers van een matig stedelijk gebied. Afhankelijk van het type stedelijk gebied kunnen de kencijfers sterk verschillen.
- Tevens maakt men in de parkeerkencijfers van CROW onderscheid tussen centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor de parkeernormen in Lokeren wordt er geen onderscheid gemaakt per locatie. Dezelfde norm wordt overal op het grondgebied toegepast. Dit wordt in de tabel opgenomen als a tot b (waarbij a de cijfers zijn voor centrum en b voor rest bebouwde kom/buitengebied. In Lokeren wordt slechts 1 norm gehanteerd los van de ligging in het stedelijk dan wel buitengebied.
- Voor bepaalde functies zijn er verschillende soorten met vaak sterk uiteenlopende cijfers (bv buurtsupermarkt, discount, grote supermarkt, hoofdwinkel,). Er werd geprobeerd om hier een activiteit te nemen welke vergelijkbaar is met de activiteit in Lokeren zelf
- De cijfers van CROW betreffende steeds minimum aantallen. Ook in Lokeren betreft het minimum normen, waarbij er steeds meer parkeerplaatsen voorzien mogen worden.

Voor andere normen wordt er vergeleken met het vademecum fietsvoorzieningen en het vademecum parkeren.

Voor het bepalen van de norm per woning werd rekening gehouden met het aantal woningen per aantal wagens.

Normen opgelegd in nieuwe parkeerverordening	Vergelijkende bron
Afmetingen parkeerplaatsen	
<ul style="list-style-type: none"> • Minimale afmetingen autobergplaats 5m*2m75, hoogte 2m • Autobergplaats voor personen met verminderde beweeglijkheid 6m*3m50, hoogte 2m • Autostaanplaats in afgesloten ruimte 5m*2m50, hoogte 2m • Een autostaanplaats in open lucht 5m*2m50 • Autostaanplaats voor personen met verminderde beweeglijkheid in open lucht 6m*3m50 • Langse autostaanplaatsen achter elkaar 5m50*2m 	Vademecum parkeren : <ul style="list-style-type: none"> • Haakse parkeerplaatsen : 5m * 2m50 • Langse parkeerplaatsen : 6m * 2m (met een marge bijkomende margestrook van 50 cm) • Schuinparkeren : 5m15/4m85/4m20 * 2m50
Minimale breedte in- en uitritten naar parkeerplaatsen	
<ul style="list-style-type: none"> • 6m breedte bij een hoek van 90° (hoek tussen 	Vademecum parkeren :

<p>garage en in- en uitrit)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5m breedte bij een hoek van 60° • 4m breedte bij een hoek van 45° • 3.5m breedte bij een hoek van 30° • 3m bij een hoek van 0° (evenwijdig met de weg) • De minimum breedte van een toegang/oprit mag maximaal 2m bedragen • Een overbouwde toegang moet een minimale breedte hebben van 2m50 (3m indien er deuren voorzien worden naar aanpalende percelen. 	<p>Langsliggende strook van</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3m50 bij een hoek van 30° • 4m bij een hoek van 45° • 4m50 bij een hoek van 60° • 6m bij een hoek van 90°
Minimale afmetingen van verplicht te realiseren fietsstalplaatsen	
<ul style="list-style-type: none"> • fietsstalplaats op gelijke hoogte 1m80 lengte, 0.75m tussenafstand • fietsstalplaats op ongelijke hoogte 1m80 lengte met 0.40m tussenafstand • losstaande fietsbeugels 1m80 met 1m tussenafstand 	<p>Vademecum fietsvoorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1m80 tot 2m • 0.75 m tussenafstand • De tussenafstanden worden vergroot en de lengte verminderd als de standplaats onder een hoek voorzien wordt.
Minimum aantal parkeerplaatsen bij woonfuncties	
<ul style="list-style-type: none"> • Meergezinswoning: 1 parkeerplaats per wooneenheid • eengezinswoningen (waarbij de voorgevel niet gelegen is in een aaneengesloten bebouwing of tot op de rooilijn) : 1 per woning • groepswooningbouw : 1 per woning • Assistentiewoning / seniorenwoning : 0,8 per wooneenheid • Studio : 1 per wooneenheid • Verkavelingen voor woningbouw, groepswooningbouw of meergezinswoningen met aanleg van wegenis : 1,5 per wooneenheid: waarbij 1 private parkeerplaats en 0,5 publieke parkeerplaats 	<p>Cijfermateriaal specifiek over Lokeren: Cijfers aantal woningen (STATBEL-2019) : 17039 Aantal personenwagens (STATBEL 18/2020) : 19691 Aantal voertuigen totaal (STATBEL 18/2020): 29641 → 1.16 personenwagens per woning → 1.74 voertuigen per woning → de norm 1 per wooneenheid sluit aan bij de bestaande toestand; → deze werd tevens vergeleken met de omliggende gemeentes</p> <p>CROW :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vrijstaande eengezinskoopwoning : 1.4 tot 2.0 per woning • Halfopen bebouwing koop : 1.3 tot 1.8 per woning • Huurhuis, vrije sector : 1.1 tot 1.6 per woning • 0.8 tot 1.3 per aanleunwoning en serviceflat • Meergezinswoning niet bepaald
Minimum aantal parkeerplaatsen bij niet-woonfuncties	
<ul style="list-style-type: none"> • Supermarkt, hypermarkt, distributiecentrum...: 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² = 2 per 100m² • Café, kantoor, restaurant, winkel, handel, diensten, crèche... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² 	<p>CROW :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discountsupermarkt : 2.3 tot 5.5 per 100m² • Fullservicesupermarkt : 2.1 tot 4.4 per 100m² • Café : 4 tot 5 per 100 m² • Kantoor met baliefunctie : 1.8 tot 3.1 per 100m²

<p>= 2 per 100m²</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambachtelijk gebouw, bedrijfsgebouw... : 1 per 100 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² = 1 per 100m² • Hotel, pension, logementhuizen : 1 per 3 kamers = 3.3 per 10 kamers • Motel : 1 per kamer • Schouwburgen, bioscopen en concertgebouwen : 1 per 10 zitplaatsen = 10 zitplaatsen stemt overeen met 30 m² = 3.3 per 100 m² • sportzalen , gebouw voor speelruimte of recreatie : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² + 1 per 10 zitplaatsen = 2 per 100m² • Sportterreinen : 1 per 100 m² terreinoppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² = 100 per ha • Onderwijsinstellingen : 2 per klaslokaal (→ raming 20 lln per klas => 10 pp per 100 lln) • Hoger onderwijs : 4 per klaslokaal (raming van 10 studenten per klas in avondonderwijs = 4 pp per 10 studenten) • Verzorgingsinstellingen, rustoorden, ziekenhuizen... : 1 per 4 bedden • Gebouw voor culturele diensten : 1 per 50 m² vloeroppervlakte = 2 per 100m² • Gebouw voor erediensten : 1 per begonnen schijf van 4 gebedsplaatsen • Feestzaal, discotheek, danszalen : 1 per 5m² vloeroppervlakte = 20 per 100 m² 	<p>BVO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restaurant : 8 tot 12 per 100m² • Diensten (dokters en apotheek) : 1.8 tot 3 per 100m² • Crèche : 0.9 tot 1.4 per 100m² • Bedrijf (arbeidsintensief) : 1.3 tot 2.1 per 100m²BVO • Hotel 3 : 1.6 tot 6.3 per 10 kamers • Filmtheater/filmhuis : 1.6 tot 8.9 per 100 m² • Schouwburg : 5.9 tot 10.5 per 100m² • Sportzalen : 0.9 tot 3.3 per 100m² BVO • Indoorspeeltuin (groot) : 1.2 tot 3.6 per 100m² • Sportveld : 13 tot 27 per ha • Basisschool : 0.5 tot 3.9 per 100 lln • Middelbare school : 2.7 tot 3.9 per 100 lln • Avondonderwijs : 3.5 tot 9.5 per 10 studenten • Ziekenhuis : 1.1 tot 1.9 per 100 m² • Museum : 0.5 tot 1 per 100 m² • 0.4 per 4 gebedsplaatsen • Discotheek : 4.9 tot 22.8 per 100m²
<p>Minimum aan te leggen fietsstalplaatsen bij woonfuncties</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Eengezinswoningen • Meergezinswoningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen cijfers
<p>Minimum aan te leggen fietsstalplaatsen bij niet - woonfuncties</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Supermarkt, hypermarkt, distributiecentrum... : 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Groot wijkwinkelcentrum : 5-7 per 100 m² BVO

<p>per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m²</p> <ul style="list-style-type: none"> • Café, kantoor, restaurant, winkel, handel, diensten, crèche... : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² • Ambachtelijk gebouw, bedrijfsgebouw...: 1 per 100 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² • Hotel, pension, logementhuizen : Minimum 4 en 1 per 20 kamers • Motel : Minimum 4 en 1 per 20 kamers • Vergaderzaal, congreszaal, beurs...: 1 per 10 zitplaatsen • Schouwburg, bioscoop, concertgebouwen...: 1 per 10 zitplaatsen • sportzalen , gebouw voor speelruimte of recreatie : 1 per 50 m² vloeroppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 50 m² + 1 per 10 zitplaatsen • sportterreinen : 1 per 100 m² terreinoppervlakte en 1 per bijkomende begonnen schijf van 100 m² • Onderwijsinstellingen : 4 per klaslokaal • Hoger onderwijs : 8 per klaslokaal • Verzorgingsinstellingen, rustoorden, ziekenhuizen...: 1 per 8 bedden • Gebouw voor culturele diensten, : 1 per 50 m² vloeroppervlakte • Gebouw voor erediensten : 1 per begonnen schijf van 4 gebedsplaatsen • Feestzaal, discotheek, danszalen : 1 per 10m² vloeroppervlakte • Bij het inrichten van fietsstalplaatsen waarbij er meer dan 10 plaatsen worden voorzien, wordt rekening gehouden met het aanbrengen van voorzieningen voor het opladen van elektrische fietsen (minimum 1 laadpunt per 10 fietsen). • Voor de gebouwen waarvan de bestemming niet voorkomt in bovenstaande tabellen, moeten in voldoende mate parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien worden, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Buurtwinkelcentrum : 6-8 per 100 m² BVO • Kantoor met baliefunctie : 2-4 per balie • Kinderdagverblijf : 1-3 per 10 kinderen • Geen cijfers • Geen cijfers • Geen cijfers • Bioscoop : 25-30 per 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal • Theater : 20-25 per 100 bezoekerscapaciteit • Sportzaal : 35-45 per 100 bezoekerscapaciteit • Sportveld : 20-30 per 100 bezoekerscapaciteit • Basisschool : 30-40 per 100 leerlingen • Hoger onderwijs : 40-60 per 100 leerlingen • regionaal ziekenhuis 15-30 per 100 bedden • museum : 1-3 per 100 bezoekers topdag • kerk/moskee : 5-15 per 100 kerk/moskeegangers • Stedelijke discotheek : 25 - 35 per 100 bezoekers topdag
--	---

- **Conclusie vergelijking parkeernormen met beschikbare kencijfers:**

- De normen die worden opgelegd voor autoparkeerplaatsen voor wonen, bedrijvigheid zijn in grote lijnen in overeenstemming met de kencijfers van CROW; De cijfers die sterk afwijken (gemeentelijk strenger dan CROW) zijn voornamelijk ingegeven op basis van de plaatselijke bestaande toestand. Bovendien kan worden opgemerkt dat de CROW richtlijnen, afkomstig zijn uit Nederland, waar men sowieso meer verplaatsingen doet met de fiets en waar ook de infrastructuur beter afgestemd is op fietsgebruik.
- Ten aanzien van het aantal fietsenstallingen kan worden opgelegd dat de norm opgelegd in deze parkeerverordening veel lager gelegen is dan de richtcijfers uit het fietsvademecum. Dit zijn uiteraard richtcijfers en kunnen niet zomaar overal toegepast worden. Het is voor Lokeren een eerste stap om bij ontwikkelingen en functies een aantal fietsenstallingen op te leggen met de doelstelling om de modalshift te wijzigen. Het fietsgebruik wordt gestimuleerd en de infrastructuur opgewaardeerd. Het fietsgebruik zal blijven toenemen en als gevolg hiervan zullen ook het aantal fietsenstallingen blijven toenemen.

6. Afstemming gemeentelijk mobiliteitsplan

De herwerkte versie van het gemeentelijk mobiliteitsplan dateert van 2016. Voor het centrum van Lokeren is er een parkeerbeleid opgenomen. De doelstelling is het aanbieden van een gevarieerd parkeeraanbod voor zowel bewoners, korte bezoekers, personen met een handicap en langparkeerders. Dit wordt bereikt door verschillen qua maximum parkeerduur ondersteund door afwijkende tarieven. Het parkeerbeleid is hier met andere woorden meer gericht op het aanbod openbare parkeerplaatsen.

Belangrijk is om het centrum verkeersluw te houden en zoekverkeer zo veel mogelijk te vermijden. De belangrijkste parkeergelegenheden liggen dan ook aan de rand van het centrum langs de invalswegen naar het centrum.

Net rond het stadscentrum ligt een gordel van randparkings om langparkeerders op te vangen. In de toekomst wordt gewerkt om ook aan de zuidzijde van de stad een gratis randparking / wijkparking te voorzien op de site Windekind.

Ligging en bereikbaarheid van de gratis randparkings

Op de **as Sportlaan – Grote Kaai**, lokale wegen type II

- Parking zwembad 54 parkeerplaatsen
- Grote Kaai 258 parkeerplaatsen

Aan het station bereikbaar via Groendreef – lokale weg type II en in toekomst eventueel via nieuwe ontsluitingsweg door het Park ter Beuken rechtstreeks op de N70 – secundaire weg

- Voor- en achterzijde samen 561 parkeerplaatsen (pendelparking)

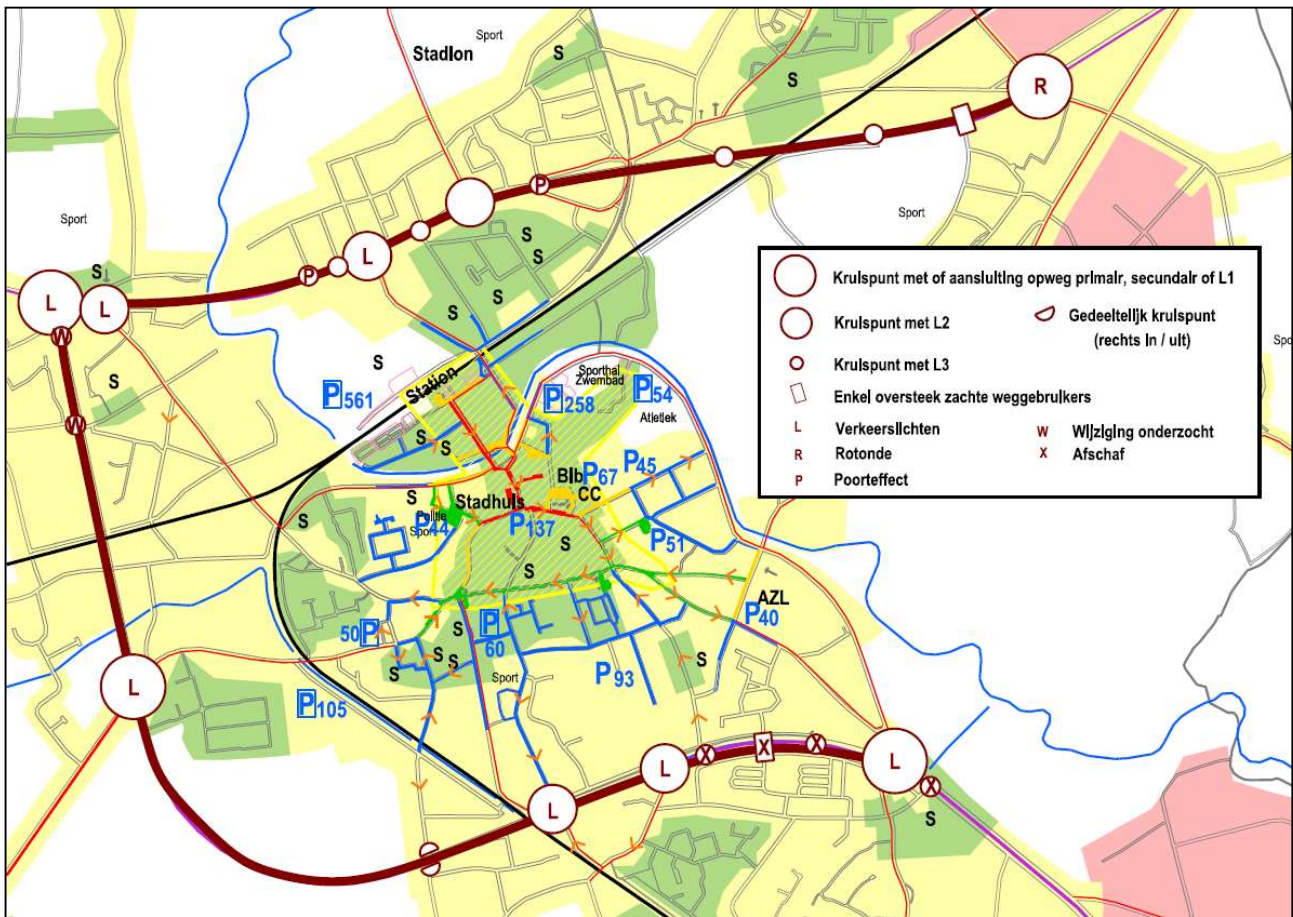
Aan de **westzijde** bereikbaar via Hillarestraat – lokale weg type II

- Knaptandstraat 50 parkeerplaatsen (vnl. personeel omliggende scholen)
- Vondelstraat 105 straatparkeerplaatsen (gezien afstand en mindere sociale controle weinig gebruikt)

Aan de **zuidzijde** bereikbaar via de Heilig-Hartlaan – lokale weg type II

- Nieuwe randparking in de nabije toekomst op de terreinen van de vroegere school Windekind (ongeveer 60 parkeerplaatsen)
- Bij het project Hoedhaar komt een grotere wijkparking met 93 parkeerplaatsen. Deze parking zal hoofdzakelijk dienen voor het opvang van de parkeervraag van de nieuwe wijk en de daar gelegen moskee.

Kaart : Betalende parkeerzones (rood, geel en groen), blauwe zone en ligging van de belangrijkste (> 40 plaatsen) parkings in het centrum met aanduiding van aantal plaatsen.



P = parkings niet gelegen in betalende of blauwe zone.

De **parkeertarieven** blijven voorlopig onveranderd:

- Rode zone: 1€/uur max. parkeertijd 1u30
- Gele zone 0,75€/uur max. parkeertijd 2u
- Groene zone 0,50€/uur max. parkeertijd 4 u
- In elke betaalzone gratis parkeerticket tot 30 min., erna volledige parkeertijd betalen
- Bij defecten aan parkeerautomaten parkeerschijf voorleggen met maximum parkeertijd van 2 uur in de rode en gele parkeerzone en 4 uur in de groene zone
- Mits gebruik parkeerkaart mindervaliden overal gratis parkeren zonder tijdsduurbepanking.

Bereikbaarheid randparkings (natransport)

Het feit dat de randparkings gratis zijn, is uiteraard de beste motivatie om deze parkings aan de rand van het centrum te verkiezen boven de parkings of het straatparkeren in het centrum zelf.

Om het succes van de randparkings te blijven garanderen, moeten nog enkele randvoorwaarden worden vervuld:

Eenzijds moeten de verbindingen vanuit de randparkings naar het centrum snel en aangenaam zijn. Een aangenaam openbaar domein, een routing naar het centrum via straten met voldoende sociale controle (openbare verlichting, geen zwerfvuil, weinig of geen leegstand) met waar nodig een bewegwijzering op maat van de voetganger. In concreto betekent dit:

- Aantrekkelijk houden van de verbinding tussen de parking Grote Kaai en het Kerkplein / Markt. Hiervoor is zowel de routing via de fietsdoorsteek naar de Torenstraat en het Sint-Laurentiusplein als deze via de Grote Kaai zelf van belang;
- Verbinding vanuit de parkings rond het station gebeurt voornamelijk via de Stationsstraat. De oversteken van het Stationsplein en de Markt / Durmelaan moeten vlot mogelijk blijven. Het vervullen van de verbinding via de Durme / J. Charlottepark kan een alternatieve route zijn.

Anderzijds moeten bestuurders vanaf de ring naar de randparkings worden geleid. Een aanpassing of verduidelijking van de bestaande bewegwijzerde parkeerroute Sportlaan / Grote Kaai / Koophandelstraat / Stationsplein kan het gebruik nog beter sturen.

Parkeren vrachtwagens

De stad streeft ernaar om vrachtwagens zoveel mogelijk binnen het eigen bedrijf of op eigen privé-grond te parkeren.

Binnen alle bebouwde kommen geldt een parkeerverbod voor voertuigen van 3,5 ton. Enkel in de bebouwde kom van Lokeren (centrumzone) is er vanwege de woensdagmarkt een uitzondering op woensdagen tussen 6 uur en 14 uur.

Buiten de bebouwde kommen zijn omwille van de verkeersveiligheid en/of – leefbaarheid ook op sommige locaties parkeerverboden voor vrachtwagens ingevoerd. Dit bijvoorbeeld op de Gentse Steenweg tussen de N47 en de Durme (bebouwingsgraad) en langs de Zelebaan (veiligheid fietsers).

Alternatieve parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden verder onderzocht. Gelet op de aantrekkingskracht van deze parkings op allerlei vrachtwagenchauffeurs (bvb ook transitvrachtwagens bij overvolle parkings langs E17) en de overlast (sluikstorten, lawaaihinder) is dit geen eenvoudige opdracht.

Betreffende fietsenstallingen wordt in het mobiliteitsplan het volgende gesteld.

- Naast aandacht aan fietsroutes moeten anderzijds ook voldoende, diefstalveilige fietsenstallingen voorzien worden. Ook het aanbieden van voldoende oplaadpunten voor de steeds grotere groep elektronische fietsen is een aandachtspunt. Momenteel zijn er al meerdere oplaadpunt (o.a. op de Markt ter hoogte van het stadhuis / Infopunt toerisme).
- Bij stedenbouwkundige aanvragen wordt speciale aandacht besteed aan doorsteken (verkavelingen) en goedgelegen fietsstallingen aan gebouwen met een (semi-) openbaar karakter.
- Deze twee maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik worden stelselmatig ingevoerd.

→ Om het fietsgebruik te stimuleren en aantrekkelijker te maken worden er normen inzake fietsenstallingen en de noodzakelijke afmetingen opgenomen in de nieuwe parkeerverordening. Dit zal worden toegepast bij alle projecten die worden aangevraagd.

Voor het werkdomein “Fietsbeleid” zijn volgende actiepunten opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan:

1. Uitbreiden stallingsmogelijkheden rond het station – stationsomgeving - MLT - 3 tot 6 – hoge prioriteit
2. Plaatsen fietsenstallingen nabij de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer – gebiedsdekkend - continu - hoge prioriteit
3. Plaatsen voldoende fietsenstallingen nabij de belangrijkste attractiepolen (ziekenhuis, scholen, winkels, bedrijven, sportcentra) - gebiedsdekkend – continu - lage prioriteit.

Voor het werkdomein “privaat vervoer, vrachtvervoer” zijn volgende actiepunten opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan:

7. Milieueffecten													
Initiatiefonderdelen	Mobiliteit	Lucht, geluid, licht	Mens (gezondheid, veiligheid, ruimtelijke ordening)	Klimaat	Bodem	Water	Stoffelijke goederen, energie en grondstoffenvoorraden	Archeologie	Onroerend Erfgoed en Landschap	Biodiversiteit	Onderlinge samenhang	Mogelijke effecten	Zijn de mogelijke effecten aanzienlijk?
Art. 2: toepassingsgebied = grondgebied Lokeren	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	Het feit dat de verordening wordt toegepast op het grondgebied van gans de gemeente heeft geen effect op het leefmilieu. Per vergunningsaanvraag zal er afgetoetst worden of er de parkeerverordening van toepassing is. Voor de discipline	Neen
Art. 3: verordening van toepassing bij stedenbouwkundige aanvragen voor het bouwen, herbouwen en verbouwen → legt het aantal parkeerplaatsen en fietsenstalplaatsen vast	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Per omgevingsvergunningsaanvraag voor het bouwen, herbouwen en verbouwen zal geoordeeld worden of de parkeerverordening van toepassing is en zo ja wat de minimum parkeernorm bedraagt.	Neen
Art. 4: het komt steeds de overheid toe om te oordelen over het vereiste aantal parkeerplaatsen bv als het aantal volgens norm niet voorzien kan worden omwille van de goede plaatselijke ordening, indien er wordt ingezet op alternatieve vervoersvormen in een project en men bijgevolg een lagere parkeernorm wenst te hanteren, of indien uit de MOBER of mobiliteitstoets blijkt dat er meer of minder parkeerplaatsen voorzien moeten worden. Elke aanvraag tot afwijking van de verordening moet op duidelijke wijze gemotiveerd worden.	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het feit dat er een gemotiveerde afwijking mogelijk is, is positief. Niet alles is altijd in normen te gieten, De afwijking dient wel grondig gemotiveerd te worden.	Neen
Art. 5: vergoeding die wordt opgelegd indien men het vereiste aantal parkeerplaats- fietsenstalplaats niet voorziet en moment van betaling van deze vergoeding.	POS	NVT	NEG	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Er is duidelijk vastgelegd wat de normen zijn en wat de kostprijs is, bij het niet respecteren.	Neen
Art. 6 : minimale afmetingen van de parkeerplaatsen	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van de minimale afmetingen heeft een positief effect vooral op de disciplines mobiliteit en mens. Het materiaalgebruik voor de parkeerplaatsen maakt geen deel uit van deze verordening. Uiteraard stimuleert de stad Lokeren het gebruik van waterdoorlaatbare verhardingen.	Neen
Art. 7 : minimale afmetingen in- en uitritten naar parkeerplaatsen	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van de minimale afmetingen van de in- en uitritten heeft een positief effect vooral op de disciplines mobiliteit en mens. Er zijn duidelijke normen die vastgelegd zijn hetgeen ten behoeve komt aan de bruikbaarheid.	Neen
Art. 8 : minimale afmetingen van verplicht te realiseren fietsstalplaatsen	POS	POS	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het opleggen van een norm voor aantal fietsenstallingen heeft in het algemeen op alle disciplines een positief effect. Op die manier wordt het gebruik van de fiets beter gefaciliteerd en bijgevolg meer gestimuleerd.	NVT
Art. 14 : minimum aantal parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen moeten steeds in	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het is positief dat dit duidelijk vastgelegd wordt.	Neen

functie van het project behouden blijven, ook na overdracht van zakelijke rechten, normen bij uitbreiding van bestaand gebouw, normen bij meerdere functies, berekening vloeroppervlakte, normen voor parkeerplaatsen andersvaliden														
Art. 15 : bepalingen inzake dubbel gebruik van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen waar mogelijk	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	Op basis van duurzaamheid is er een positief effect dat bestaande en nieuwe parkeerplaatsen ook dubbel gebruik kunnen worden. Op die manier is er een efficiënt ruimtegebruik hetgeen alle disciplines ten goede komt.	Neen
Art. 16: minimum aantal parkeerplaatsen bij woonfuncties	POS	POS	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van een minimum aantal parkeerplaatsen heeft een positief effect omdat er dan over nagedacht wordt waar de mensen hun voertuigen moeten kunnen stallen waardoor parkeerproblemen en zoekverkeer in de straten vermeden worden.	Neen
Art. 17: minimum aantal parkeerplaatsen bij niet- woonfuncties	POS	POS	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van een minimum aantal parkeerplaatsen heeft een positief effect omdat er dan over nagedacht wordt waar de mensen hun voertuigen moeten kunnen stallen waardoor parkeerproblemen en zoekverkeer in de straten vermeden worden.	Neen
Art. 18: minimum aantal fietsstalplaatsen bij woonfuncties	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	POS	Het vastleggen van het minimaal aantal fietsstalplaatsen heeft een positief effect op alle disciplines aangezien het gebruik van de fiets hierdoor gestimuleerd wordt.	Neen
Art. 18: minimum aantal fietsstalplaatsen bij niet-woonfuncties	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van het minimaal aantal fietsstalplaatsen heeft een positief effect op alle disciplines aangezien het gebruik van de fiets hierdoor gestimuleerd wordt.	Neen
Art. 20: voor gebouwen waarvan de bestemming niet voorkomt in de vermelde tabellen, moet in voldoende mate parkeerplaatsen en fietsstallingen voorzien worden, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van een norm voor parkeren en voor fietsstallingen is noodzakelijk om parkeerproblemen op het openbaar domein te vermijden. Dit heeft een gunstig effect vooral op het vlak van mobiliteit.	Neen
Art. 21: normen voor het aanbrengen van garagepoorten in de straatgevel bij aaneengesloten bebouwing	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het vastleggen van een norm voor garagepoorten in de straatgevel is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de garages toegankelijk zijn. Dit heeft een gunstig effect op het vlak van mobiliteit. De norm moet ook zorgen voor voldoende belevingswaarde op straatniveau en heeft in die zin een meerwaarde naar sociaal veiligheidsgevoel.	Neen
Art.22: bepalingen wanneer carports in bouwrijpe zijtuinstroken al dan niet voorzien kunnen worden.	POS	NVT	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Het voorzien van een eenduidige norm heeft een gunstig effect.	Neen
Art.23: streven naar beperken van de toegangen tot het openbaar domein, beperken van verharde oppervlakte in voortuin tot strikt noodzakelijke, bij het nemen van toegang tot het openbaar domein moet rekening gehouden worden met de bestaande toestand van het openbaar domein	POS	NVT	POS	NVT	POS	POS	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Vooraf voor de discipline mobiliteit is het gunstig als de toegangen tot het openbaar domein beperkt worden en/ of gebundeld worden. De beperking van de verharding in de voortuin heeft dan weer een gunstig effect op de disciplines water en bodem want zo wordt verhinderd dat de volledige voortuinen verhard of grachten over langere afstand overweld of gedempt worden.	Neen
Art. 24: enkel mits motivatie in een omgevingsrapport kan een grotere oppervlakte verhard worden bij handelszaken, diensten, ambachten of bedrijven bij een woning	POS	NVT	POS	NVT	NEG	NEG	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	POS	Meer verharding kan een negatief effect hebben op de bodem en het grondwater. Anderzijds kan het wel gunstig zijn dat er voor bepaalde activiteiten een afwijking gevraagd kan worden.	Neen

Bovenstaande tabel kan ingevuld worden met pos, neg, /, ... Meestal zullen de effecten positief of niet relevant zijn.

8. Conclusie

Conclusie op basis van de plan-m.e.r.-screening:

De gevolgen van de verordening op het leefmilieu zijn positief; Dit is vooral gunstig voor de disciplines mobiliteit en mens.

Een plan-MER is bijgevolg niet vereist , aangezien de milieugevolgen niet aanzienlijk zijn.