



GEMEENTE BRASSCHAAT

PARKEERVERORDENING

15.12.2023

1. BASISPRINCIPES

Duurzaam mobiliteitsbeleid & ruimtegebruik

In navolging van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, waarin wordt opgenomen dat ingezet dient te worden op combi- en deelmobiliteit, en rekening houdend met de Visienota van de vervoerregio Antwerpen waarin wordt vermeld dat een modal split van 50% auto - 50% andere vervoersmodi dient te worden nagestreefd, wenst de gemeente het gebruik van alternatieve en duurzame vervoersmodi te stimuleren.

Vanuit dit oogpunt wordt uitgegaan van een duurzaam mobiliteitsbeleid, dat een verschuiving inhoudt van autogebruik naar meer duurzame vervoersmiddelen, volgens de "Trias Mobilica": verminderen, veranderen, verbeteren.

Verminderen

Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen toekomstgericht autoparkeren en de knelpunten die de dienst mobiliteit op dit moment ondervindt inzake parkeren. Dat wil zeggen dat niet meer autoparkeerplaatsen worden opgelegd dan (absoluut) noodzakelijk. Hierdoor zal ook meer ingezet kunnen worden op een duurzaam ruimtegebruik, met meer plaats voor andere modi dan de auto en meer groen en ontharding.

Autodelers rijden minder kilometers, deelwagens beperken het ruimtebeslag voor parkeren en autodelen is sociaal en inclusief. Daarom wordt ook autodelen een onderdeel van de verordening mobiliteit.

Veranderen

Brasschaat wil zich profileren als mobiliteitsduurzame- en fietsgemeente, met een sterke groei van het fietsgebruik. Dat betekent dat ook in de verordening mobiliteit verplichtingen worden opgelegd inzake het stallen van alle soorten fietsen.

Verbeteren

De verschuiving van fossiele naar duurzamer brandstoffen, elektrische wagens, wordt gestimuleerd.

Afgestemd op het gemeentelijk en Vlaams mobiliteitsbeleid

Duurzaam parkeerbeleid maakt onderdeel uit van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Dit beleid vormt de basis van het bestaand mobiliteitsplan en voor de opmaak van het nieuw mobiliteitsplan. "Een te ruim aanbod aan autoparkeerplaatsen stimuleert het gebruik van de wagen, meestal voor (erg) korte verplaatsingen." Dat geldt evenzeer voor autoparkeerplaatsen op privaat domein, die autobezit stimuleren.

Bij het opstellen van de parkeernormen wordt rekening gehouden met:

- de strategische ruimtelijke projecten en hun impact (bedreigingen en kansen) op verkeer en parkeren;
- de wegcategorisering (functie en draagkracht), verblijfsgebieden en circulatie;
- de ontwikkelingsperspectieven van het openbaarvervoernetwerk;
- de locatie van bestaande of geplande hoppinpunten;
- het gewenste parkeerbeleid op het openbaar domein.

Afgestemd op de visie gemeentelijk energie- en klimaatactieplan (SECAP)

Duurzaam mobiliteitsbeleid en ruimtegebruik maken onderdeel uit van het gemeentelijk energie- en klimaatactieplan. De gemeente stelde een energie- en klimaatactieplan op die de visie uitrolt naar het versneld klimaatneutraal maken van Brasschaat tegen 2050. Dit houdt in 'het wapenen tegen de onvermijdelijke effecten van de klimaatverandering en onze inwoners toegang verzekeren tot veilige, duurzame en betaalbare energie'. Om deze visie in daden om te zetten, engageert het gemeentebestuur zich voor volgende inspanningsverbintenissen:

1. We willen tegen 2030 40% minder CO₂ uitstoten t.o.v. referentiejaar 2012. Dat wil zeggen dat er in 2030 in Brasschaat nog maximum 86.297 ton CO₂ uitgestoten wordt, tegenover 143.828 ton in 2012. Dit gaat over de CO₂-uitstoot door energieverbruik en kleinschalige energieproductie in onze gemeente.
2. We maken de gemeente klimaatbestendiger. Dat doen we door ons aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering. We integreren klimaatadaptie in alle facetten van het lokaal beleid, zodat klimaatrisico's zoals hittestress, droogte en wateroverlast kleiner worden.
3. We verzekeren iedereen van goede toegang tot betaalbare, duurzame en veilige energievoorziening. We delen daarom onze visie, resultaten, ervaringen en kennis met andere lokale en regionale overheden binnen de EU en daarbuiten.

2. TOEPASSINGSGEBIED

Opmerking: Zwart gedrukte tekst is verordenend. *Schuin gedrukte groene tekst is toelichtend.*

§1: Deze verordening is van toepassing op het grondgebied van de gemeente Brasschaat.

§2: Deze verordening heeft betrekking op het aanleggen van autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen buiten de openbare weg. Ze is van toepassing op het uitvoeren van volgende vergunningsplichtige werken:

- het optrekken van nieuwe gebouwen;
- het herbouwen van gebouwen;
- het uitbreiden van gebouwen met meer dan 50 m² bvo;
- het doorvoeren van vergunningsplichtige functiewijzigingen;
- het vermeerderen van het aantal wooneenheden;
- de regularisatie van één of meer van bovenstaande werken;
- kleinhandelsactiviteiten

§3: Deze verordening is van toepassing op het nieuwe of bijkomende programma.

§4: Bij verbouwing of uitbreiding van een woning zijn de normen enkel van toepassing indien bijkomende woongelegenheden gerealiseerd worden. Een zorgwoning wordt niet beschouwd als een bijkomende woongelegheden.

§5: De verplichtingen voortkomend uit deze verordening maken blijvend deel uit van de vergunning, dat wil zeggen:

- de autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen nodig om te voldoen aan deze verordening moeten als autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen aanwezig blijven;
- ze mogen geen andere bestemming krijgen of voor andere doeleinden gebruikt worden;
- ze moeten blijven bestaan zolang de voorziening blijft bestaan waarvoor ze gelden;
- ze mogen verplaatst worden binnen de projectsite, zolang de regels van de verordening worden gevolgd en rekening houden met de vergunningsplicht.

§6: Voorschriften uit deze verordening zijn niet van toepassing indien ze strijdig zijn met hogere vigerende wetgeving.

§7: Voorschriften uit deze verordening zijn niet van toepassing indien ze strijdig zijn met de voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) en/of verkaveling.

§8: Afbakening gebied(en):

Voor de zoneringskaart van de parkeerverordening werden drie zones bepaald op basis van uitgebreide analyses, plaatsbezoeken en evaluaties. Het principe waarbij op plaatsen met een multimodale bereikbaarheid, vlak bij voorzieningen en publiek groen de normen lager liggen dan op plaatsen die niet voldoen aan deze drie parameters wordt gehanteerd.



duurzame verdichtingslocaties Brasschaat

Vanuit een kernversterkend beleid voor handel en wonen werd Brasschaat in de visie Kernversterking, wonen en detailhandel opgedeeld in verschillende zones: een kernwinkelgebied (Centrum), aanloopstraten (Centrum), lokale handelskernen (Mariaburg, Donk, Maria-Ter-Heide), en beperkte lokale handelskernen (Kaart, Driehoek):


- Zone 1: Dit zijn plaatsen die goed bereikbaar zijn op basis van mobiliteit, voorzieningen en publiek groen. Het aanbod van alternatieven: openbaar vervoer, deelwagens en publieke deelfietsen is goed aanwezig. De normen liggen hier het laagst.
- Zone 2: Dit zijn plaatsen die op wandelafstand zijn van mobiliteit, voorzieningen en publiek groen. Het aanbod van alternatieven: openbaar vervoer, deelwagens en publieke deelfietsen zijn op wandelafstand aanwezig. De normen liggen hier iets hoger.
- Zone 3: Dit zijn plaatsen die op een verdere afstand gelegen zijn van mobiliteit, voorzieningen en publiek groen. De normen zijn daarom hier het hoogste.

Het projectgebied binnen zone 2 waar de huidige scholen en gemeenschapsvoorzieningen gevestigd zijn heeft het potentieel voor de ontwikkeling van een project met een duidelijke publieke en maatschappelijke meerwaarde dat een belangrijk onderdeel uitmaakt van het geplande kernversterkend beleid, aanbieden van kwalitatief onderwijs, gemeenschapsvoorzieningen alsook een hedendaags duurzaam en gedifferentieerd woonbeleid. Aan het criterium 'nabijheid dagelijkse voorzieningen' is voldaan. Daarnaast blijkt uit de evaluatie van de multimodale bereikbaarheid dat de duurzame bereikbaarheid van de wijk Kaart in de toekomst nog zal toenemen door de integratie in het routeplan voor het openbaar vervoer (verhoogde frequentie op de hoofdas en vervoer-op-maat in de wijk). Bij een potentiële ontwikkeling kunnen duurzame flankerende maatregelen in het beoogde projectgebied in het kader van vervoer-op-maat, groot aanbod auto- en fietsdeelsystemen en voldoende parkeer- en fietsstalplaatsen mee

onderdeel zijn van een duurzame verdichting. Het plan met de afbakening is terug te vinden in bijlage 1 van dit document.

3. BEGRIPPEN & DEFINITIES

Aanleunwoning	Aanleunwoningen zijn een vorm van ondersteunend en beschermend wonen, bedoeld voor oudere mensen, die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De woningen zijn gebouwd in de onmiddellijke nabijheid van een dienstencentrum of een woonzorgcentrum (vroegere term: rusthuis of een rust- en verzorgingstehuis) zodat de bewoners kunnen genieten van de dienstverlening die daar aangeboden wordt. Het aanbod kan gevarieerd zijn: warme maaltijden, een oproepsysteem voor hulp in noodsituaties, verzorging in geval van ziekte, enzovoort.
Afwijking	Een afwijking is een vermindering of vermeerdering van een parkeernorm of een afwijking van de verplichting voor (ondergrondse) parkeerplaatsen. Deze moet gemotiveerd worden om reden van goede ruimtelijke ordening of om specifieke omstandigheden te verantwoorden in de beschrijvende nota van de omgevingsvergunning en/of MOBER. Een afwijking moet toegestaan worden door het CBS.
Assistentiewoning	Een voorziening die bestaat uit één of meer gebouwen die functioneel een geheel vormen en waar, onder welke benaming ook, aan gebruikers van 65 jaar of ouder die er zelfstandig verblijven in individuele aangepaste wooneenheden, huisvesting wordt gegeven en ouderenzorg waarop zij facultatief een beroep kunnen doen. Alle ruimten binnen de wooneenheid moeten rolstoeltoegankelijk zijn, ook de sanitaire voorzieningen. Elke wooneenheid moet beschikken over een oproepsysteem in het kader van crisishulp.
Autodelen	Het systematisch en beurtelings gebruiken door meerdere personen van één of meerdere auto's tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop. <i>Informatie beschikbaar op autodelen.net</i>
Autodeelplaats	Autoparkeerplaats voorbehouden voor deelwagens. Op deze plaats is een elektriciteitsvoorziening voorzien ten behoeve van het opladen van elektrische wagens.
Autoparkeerplaats (APPL)	Ruimte voor het parkeren van één auto. De locatie, inrichting en toegankelijkheid voldoen aan de opgelegde inrichtingsvereisten.
Beschrijvende nota hoofdstuk mobiliteit	In het hoofdstuk mobiliteit van de beschrijvende nota die toegevoegd wordt aan de aanvraag voor omgevingsvergunning, wordt aangegeven hoe het project beantwoordt aan de parkeerverordening en wat de aard en de impact is van de mobiliteit die het project genereert of aantrekt en hoe dit de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid beïnvloedt. Hiervoor dient het mobiliteitsformulier ingevuld te worden.
Beugels	Een beugel is een metalen hek waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. De beugel geeft een goede steun en biedt een goede aanbindmogelijkheid. <i>Bv.:</i> 
Bedrijfsvervoerplan	Bestaat uit onderzoek (bevraging) naar en opmaak van een plan voor het nemen van maatregelen die een duurzaam beheer van het vervoer binnen het bedrijf bevorderen. Bevat minimaal al de gegevens over hoe het verkeer en het parkeren van wagens en van fietsen voor personeel in goede banen geleid zal worden en op welke wijzen duurzaam vervoer zal worden gestimuleerd bij zowel personeel als bezoekers.
Binnenbouwblok	Een bouwblok is een deel van een wijk gevormd door de bebouwing langsheen drie of meer straten Het binnenbouwblok is de omsloten openruimte tussen de randbebouwing.

Bruto-vloeroppervlakte (BVO)	De vloeroppervlakte wordt per bouwlaag gemeten, met inbegrip van de buitenmuren, verminderd met de oppervlakte van de verticale verbindingswegen en met die van kelders, technische ruimten, zolders, terrassen en garages. Vloeren onder het dak worden enkel meegerekend vanaf 1,80m begaanbare ruimte. Voor detailhandel dienen alle oppervlakten voor bezoekers, personeel en opslag meegenomen te worden, excl. buitenopslag die niet voor verkoop is bestemd.
Buitenmaatse fietsen	Atypische fietsen met grotere afmetingen dan een standaard fiets. <i>Bijvoorbeeld bakfietsen, fietsen met fietskarren, hand- en ligfietsen, tandems, fietsen met aanhangende fiets voor kinderen, driewieler. Hieronder wordt ook een scootmobiel verstaan.</i>
Carport	Niet afgesloten, overdekte autoparkeerplaats waarbij de zijkanten geheel of gedeeltelijk zijn opengelaten.
Cohousing / gemeenschappelijk wonen	Onder een project van gemeenschappelijk wonen wordt verstaan: Een gebouw of gebouwencomplex dat wonen als hoofdfunctie heeft en waarbij minimaal 2 huishoudens op vrijwillige basis minimaal 1 leefruimte delen en daarnaast over minimaal 1 eigen private leefruimte beschikken en de bewoners gezamenlijk instaan voor het beheer. Een tweegeneratie-woning of kangoeroewoning is een voorbeeld (bv. twee generaties uit zelfde familie die elk over aparte woonruimtes beschikken, maar beperkt enkele ruimtes delen). Een andere vorm van gemeenschappelijk wonen is samenhuizen: deze vorm wordt eerder gebruikt door starters. Deze vorm kenmerkt zich door een groter aandeel gedeelde ruimtes.
Compensatoire vergoeding	Een vergoeding aan de gemeente indien niet voldaan kan worden aan de minimumnormen inzake parkeren volgens voorliggende verordening. De compensatoire vergoeding wordt bepaald in een apart retributiereglement.
Complementair parkeergebruik	Mogelijkheid om een parkeerplaats meermaals doorheen de tijd te gebruiken door verschillende gebruikers. <i>Dit kan berekend worden op basis van kencijfers uit het Richtlijnenboek MOBER en/of op basis van de aanwezigheidspercentages in het Vademecum Duurzaam Parkeren.</i>
Deelfiets	Een fiets die beschikbaar is voor meerdere mensen om beurtelings gebruik van te maken tegen betaling.
Detailhandel	Detailhandel is leveren van fysieke goederen voor persoonlijk gebruik aan consumenten. - Categorie A: Verkoop van voeding; - Categorieën B-C-D: Andere
Etagerekken	Fietsenstallingen in twee niveaus, waarbij fietsen in twee rijen boven elkaar worden gestald.  <i>Bv.:</i>
Fietsparkeerplaats of Fietsstalplaats (FPPL)	Ruimte voor het stallen van één fiets. Bij de woning voor de bewoners wordt dit soms ook fietsstalplaats genoemd.
Fietsenstalling	Een al dan niet overdekte ruimte voor het parkeren van meer dan één fiets. De locatie, inrichting en toegankelijkheid voldoen aan de opgelegde inrichtingsvereisten.
Fitness	Is een ruimte ingericht voor kracht- en conditietraining, zonder medische toepassing (cf. kinepraktijken).
Functiewijziging	Een functiewijziging houdt in dat je de hoofdfunctie van een gebouw wijzigt. Volgende hoofdfuncties zijn mogelijk: wonen; verblijfsrecreatie; dagrecreatie, met inbegrip van sport; land- en tuinbouw in de ruime zin; detailhandel; dancing, restaurant en café; kantoorfunctie,

	dienstverlening en vrije beroepen; industrie en bedrijvigheid; gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen; militaire functie.
Garagebox	Overdekte constructie met minstens vier muren of drie muren en een poort of hek, voor het parkeren van een auto.
Gebouw	Elke constructie, die een voor mensen toegankelijke ruimte is, omsloten door min. drie buitenmuren en/of scheidingsmuren, een fundering en een dak.
Gestapeld parkeren	We spreken van gestapeld parkeren wanneer deze inpandig en ondergronds, halfondergronds of bovenop andere gebouwdelen wordt gesitueerd; dit in tegenstelling tot parkeren op maaiveld in open lucht. Een carport wordt niet als gestapeld parkeren beschouwd.
Goederen	Producten te koop in detailhandel.
Groepsprojecten	Het gemeenschappelijk oprichten van 2 of meer woningen die een gemeenschappelijke werf hebben en fysisch of stedenbouwkundig met elkaar verbonden zijn. De woningen of aanpalende gronden van dezelfde verkavelaar of bouwheer worden eveneens meegerekend indien ze als onderdeel van een globaal project kunnen worden aanzien.
Handelsgebouw	Ruimte die in hoofdzaak gebruikt wordt voor het wederverkopen van goederen aan consumenten, zonder deze goederen een andere behandeling te doen ondergaan dan die welke in de handel gebruikelijk zijn. Kleine kantoorruimten ten behoeve van een handelsgebouw worden als een onderdeel van deze functie beschouwd.
Hoppinpunten	Een Hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets, ...) kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.
Kantoren en diensten	Ruimten die in hoofdzaak gebruikt worden voor bezoldigde hoofdarbeid. Kleine kantoorruimten ten behoeve van een winkel of ambachtelijk bedrijf worden als een onderdeel van deze functie beschouwd.
Kinderopvang	Onder kinderopvang wordt enkel groepsopvang (bv. crèche) begrepen, geen gezinsopvang (bv. onthaalouder).
Klaslokaal	Een klaslokaal is een ruimte in een school waar leerlingen onderwijs kunnen volgen. De grootte (en organisatie) van klaslokalen hangt samen met het pedagogische project van de school, het te voorziene gebruik van de lokalen enz. De grootte ligt gemiddeld tussen 50 en 75 m ² .
MOBER	Een MOBER of mobiliteitseffectenrapport is een uitgebreide mobiliteitsstudie, een document waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van een voorgenomen project worden geanalyseerd en geëvalueerd, en waarin aangegeven wordt op welke wijze de nadelige mobiliteitseffecten vermeden, beperkt of verholpen kunnen worden. Een MOBER wordt opgemaakt conform het "Besluit van de Vlaamse Regering de dato 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning. <i>Voor verdere toelichting van de inhoudelijke vereisten van een MOBER wordt verwezen naar het Richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, uitgegeven door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.</i>
Mobiliteitstoets	Een mobiliteitstoets is een document waarin op een relatief eenvoudige manier de verkeers- en mobiliteitseffecten worden ingeschat van een project en waarin wordt gemotiveerd waarom het project geen aanzienlijke negatieve mobiliteitsimpact zal veroorzaken. <i>Voor de inhoudelijke vereisten voor een mobiliteitstoets wordt verwezen naar het Richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER,</i>

	<i>uitgegeven door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.</i>
Parkeerplaats	Een auto- of fietsparkeerplaats. De locatie, inrichting en toegankelijkheid voldoen aan de opgelegde inrichtingsvereisten.
Parkeren	Het langer stilstaan van een voertuig dan nodig is voor het in- of uitstappen of voor het laden en lossen van goederen.
Parking	Een al dan niet overdekte ruimte voor het parkeren van 4 of meer voertuigen. De locatie, inrichting en toegankelijkheid voldoen aan de opgelegde inrichtingsvereisten. <i>Clusteren van parkeerplaatsen wordt zoveel mogelijk gestimuleerd.</i>
Private deelwag	Een deelwag die onderling gedeeld wordt door een vast aantal gezinnen.
Publieke deelwag	De deelwag die door een organisatie ter beschikking gesteld wordt voor gebruik door verschillende mensen of gezinnen bv als ze lid zijn van de organisatie. Meestal bieden deze op meerder plaatsen dergelijke service aan.
Rust- en verzorgingstehuizen	Een verzorgingshuis, ook wel bejaardentehuis, bejaardenhome, rusthuis, rustoord of woonzorgcentrum genoemd, is een instelling waar ouderen tijdelijk of definitief wonen omdat ze verzorging of verpleging nodig hebben die in de oorspronkelijke woonsituatie niet kan worden geboden.
Schoolvervoerplan	Bestaat uit onderzoek (bevraging) naar en opmaak van een plan voor het nemen van maatregelen die een duurzaam beheer van het vervoer binnen een school bevorderen. Bevat minimaal al de gegevens over hoe het verkeer en het parkeren van wagens en van fietsen voor personeel en leerlingen in goede banen geleid zal worden en op welke wijzen duurzaam vervoer zal worden gestimuleerd bij zowel personeel als leerlingen.
Slaapkamer	Een slaapkamer is een ruimte van minstens 8 m ² in een woning met raam met uitzicht vanaf minimaal 1m40 hoogte waarin een bed kan worden geplaatst Het onderscheid zich van bergingen ingesloten door andere ruimten. <i>Dat kan ook een ruimte zijn die in de aanvraag als bv. bureau of hobbyruimte voorzien is, maar die op termijn gebruikt zou kunnen worden als slaapkamer.</i>
Terrein	Door kadastrale of andere grenzen bepaald stuk grond.
Uitbreiden	Het bestaande vergund volume van een gebouw vergroten waarbij de uitbreiding fysisch één geheel vormt met het oorspronkelijke gebouw.
Verbouwen	Aanpassingswerken doorvoeren binnen het bestaande bouwvolume van een constructie waarvan de buitenmuren voor ten minste zestig procent behouden worden.
Vrijstelling	Een vrijstelling ontheft de bouwheer van de verplichting op een toepassing van de parkeernorm. Vrijstellingen worden in de parkeernorm vermeld, ze geven geen aanleiding tot het betalen van een compensatoire vergoeding en in die zin verschilt het van een 'afwijking' (zie begrip Afwijking)
Werkelijke parkeerbehoefte	De parkeervraag van een bepaalde functie. Deze is berekend op basis van kencijfers uit het Richtlijnenboek MOBER of op basis van een parkeeronderzoek.
Wooneenheid	Elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of alleenstaande. <i>Dit kan gaan over ééngesinswoningen of meergezinswoningen.</i>
Zorgwoongroep/Begeleid wonen	Een woongroep van ten minste drie personen die er bewust voor kiezen om met elkaar in één huis samen te wonen, zonder dat er sprake is van een gezinsverband en waarbij de zorgvoorzieningen worden gedeeld.

4. BEREKENINGSWIJZE

§1: Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moeten op het grondplan de autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen met maatlijnen aangeduid zijn, alsook het voorziene aantal. Uit plannen moet blijken dat de gekozen indeling en ruimte het aantal opgelegde autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen kan realiseren en dat de circulatieruimte voldoet om de autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen met respectievelijk de auto en de fiets én te voet vlot te bereiken en te verlaten, cf. de inrichtingsprincipes.

§2: De berekening van het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen wordt opgenomen in de beschrijvende nota, met vermelding van de te realiseren vloeroppervlakten en/of units waarvoor de autoparkeerplaatsen of fietsstalplaatsen dienst zullen doen. In de beschrijvende nota moet ook een toedeling worden gemaakt van de autoparkeerplaatsen en fietsstallingen aan bewoners, personeel, bezoekers en/of andere.

Voor de berekening van de aantallen stelt de gemeente een excelblad ter beschikking op de gemeentelijke website

§3: De parkeernormen zijn voor alle gebruikers, dus inclusief bezoekers.

§4: Het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen en fietsstallingen wordt berekend overeenkomstig de parkeernorm bepaald in deze verordening. Volgende berekeningswijze dient hierbij in achtning te worden genomen.

- Aan de hand van de opgegeven of vastgestelde functies wordt per functie nagegaan hoeveel autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen nodig zijn.
- Het aantal vereiste autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen wordt bekomen door de berekende vloeroppervlakte (of het aantal units) te delen door de oppervlakte (of het aantal units) van de norm voor de betreffende bestemming. Hierbij wordt afgerond naar het lagere gehele getal indien de rest van de deling minder bedraagt dan 0,50 en naar het hogere gehele getal indien de rest van de deling gelijk is aan of meer bedraagt dan 0,50.

Bijvoorbeeld: voor 5 kleine woningen (<100 m² BVO) in zone 2 wordt een parkeernorm berekend van 3.75 tot 7.5. Dit wilt zeggen dat we dit afronden naar: 4 tot 8 autoparkeerplaatsen.

- Om voor bijkomende delen of functies te voldoen aan deze verordening, mogen de bestaande autoparkeerplaatsen enkel in rekening gebracht worden, indien aangetoond wordt dat deze reeds vergund zijn of voor de ontbrekende autoparkeerplaats reeds de compensatoire vergoeding betaald is. Een bepaalde autoparkeerplaats kan slechts éénmaal bestemd worden voor een hoofdgebouw.

5. NORMEN

Volgende normen zijn voor alle gebruikers (bewoners, personeel, bezoekers, ...) samen.

§1: Wonen

TYPE	APPL per wooneenheid		FPPL per slaapkamer min
	min	max	
EEN- EN MEERGEZINSWONING =<100 m² BVO			
Zone 1	0.75	1	2 voor eerste slaapkamer 1 per bijkomende slaapkamer
Zone 2	0.75	1.5	
Zone 3	1	1.75	
EEN- EN MEERGEZINSWONING > 100 m² BVO			
Zone 1	1	1.5	2 voor eerste slaapkamer 1 voor bijkomende slaapkamer
Zone 2	1	1.75	
Zone 3	1.2	2.5	
ASSISTENTIEWONING / BEGELEID WONEN / ZORGWOONGROEP			
Alle zones	0.33	0.5	1 per slaapkamer
RUST- EN VERZORGINGSTEHUIZEN			
Zone 1 en 2	0.2	0.4	0.2 per slaapkamer
Zone 3	0.3	0.5	

§2: Kantoren, dienstverlening en consultatie-/praktijkruimten

TYPE	APPL per 50 m ² BVO		FPPL per 50 m ² BVO min
	min	max	
KANTOREN, (COMMERCIELE) DIENSTVERLENING, CONSULTATIE- EN PRAKTIJKRUIMTEN			
Zone 1	0.8	1.1	1
Zone 2	1	1.5	
Zone 3	1	2	

Voorbeelden van commerciële dienstverlening zijn bank, reisbureau, immokantoor en kapsalon.

Voorbeelden van consultatie- en praktijkruimten zijn dokter, kinesist, therapeut en tandarts.

§3: Detailhandel

TYPE	APPL per 50 m ² BVO		FPPL per 50 m ² BVO min
	min	max	
Alle detailhandel			
Zone 1	0.8	1.5	1.5
Zone 2	1.3	2	
Zone 3	1.8	3	1

Voor showrooms voor voertuigen hebben de vermelde normen betrekking op voertuigen van personeel en bezoekers. Andere voertuigen vallen onder handelsruimte en opslag. Deze laatste dienen op eigen terrein te worden geplaatst, nooit op de openbare weg.

§ 4. Onderwijs en crèche

TYPE	APPL per klas		FPPL per klas min
	min	max	
Onderwijs (gewoon basisonderwijs) – geen buitengewoon onderwijs (op maat)			
Zone 1 en 2	0.4	0.75	1 (grote) + 12 (kleinere)
Zone 3	0.5	1	1 (grote) + 12 (kleinere)
Onderwijs (gewoon secundair onderwijs) – geen buitengewoon onderwijs (op maat)			
Zone 1 en 2	0.5	1	1 (grote) + 20 (grote)
Zone 3	0.9	1.3	
	APPL per 50m ²		FPPL per 50m ² min
	Min	Max	
Crèche			
Zone 1 en 2	0.4	0.8	1.5
Zone 3	0.6	1.2	1.2

Berekeningen voor kinderopvang zoals buitenschoolse opvang en academies dienen op maat te worden gemaakt.

§ 5. Varia

TYPE	APPL per slaapkamer		FPPL per slaapkamer min
	min	max	
Hotel en Bed & Breakfast			
Zone 1	0.5	0.7	0.25
Zone 2 en 3	0.6	0.8	
	APPL per 50m ²		FPPL per 50m ² min
	Min	Max	
Fitness			
Zone 1 en 2	0.5	1	1
Zone 3	1	1.5	
Eetgelegenheden (enkel etablissementen met zitplaatsen voor consumptie) en café			
Zone 1 en 2	0	2	3
Zone 3	2	4	

Berekeningen voor motels dienen op maat te worden gemaakt.

§ 6. Op maat

TYPE	APPL		FPPL min
	min	max	
Andere			
Zone 1, 2 en 3	Op maat	Op maat	Op maat

Voor alle andere functies dan de in de normen vermelde functies (sport, groothandel, bedrijvigheid, ...), wordt het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen door de vergunningverlenende overheid bepaald aan de hand van een door de aanvrager op te maken hoofdstuk mobiliteit in de beschrijvende nota / MOBER of mobiliteitstoets, onafhankelijk van het type en de schaalgrootte van het project.

6. INRICHTINGSPRINCIPES

§1: Onder aanleg van een autoparkeerplaats of fietsstalplaats wordt verstaan:

Het bouwen van een nieuwe autoparkeerplaats of fietsstalplaats

Het in volle eigendom, in erfpacht van min 15 jaar of met recht van opstal, bezitten of verwerven van een bestaande autoparkeerplaats of fietsstalplaats, die enerzijds voldoet aan de voorwaarden van deze verordening en anderzijds nog niet gebruikt werd voor het bekomen van een omgevingsvergunning. Autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen welke in overtreding aangelegd werden, komen niet in aanmerking als bestaande autoparkeerplaats of fietsstalplaats.

Erfpacht, recht van opstal of aankoop moet worden bewezen aan de hand van authentieke overeenkomsten of aankoopaktes, toegevoegd als bijlage bij de aanvraag tot omgevingsvergunning.

§2: Locatie en toegankelijkheid van een autoparkeerplaats of fietsstalplaats

De autoparkeerplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het bouwperceel zelf waarop het gebouw zal komen, ofwel op een perceel gelegen op een straal van maximum 350 meter van één van de toegangen tot het bouwperceel.

De fietsstalplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het bouwperceel zelf waarop de aanvraag tot het bekomen van de omgevingsvergunning betrekking heeft.

De fietsstalplaatsen worden zo dicht mogelijk bij de toegang voorzien.

Autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen dienen voor voetgangers vlot toegankelijk te zijn vanaf het openbaar domein, d.w.z. zonder door een gebouw van derden of over een terrein van derden te gaan, tenzij er recht op doorgang bestaat.

De autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen voor sport en onderwijs dienen maximaal publiek toegankelijk ingericht te worden.

Ook bij andere functies is het aanbevolen om zoveel mogelijk in te zetten op (permanent) publiek toegankelijke parkeergelegenheden.

§3: Iedere autoparkeerplaats (APPL) dient te voldoen aan de volgende vereisten:

De autoparkeerplaats dient met de wagen bereikbaar te zijn, zonder dat een ander voertuig moet worden verplaatst. Dit geldt niet voor eengezinswoningen buiten groepswoningbouw.

De vrije hoogte van de autoparkeerplaats voldoet aan volgende minimumafmetingen:

- bovengronds in hoofdgebouw: 2,0m;
- ondergronds: 2,0m
- in bijgebouw: 2,0m.

Een autoparkeerplaats in een individuele garage (al dan niet binnen parking), box of carport heeft volgende minimumafmetingen:

- breedte 2,75m x lengte 5m

Een autoparkeerplaats in open lucht of ondergronds, haaks (90°)

- breedte 2,5m x lengte 5,0m

Een autoparkeerplaats in open lucht of ondergronds , schuin (30°-45°-60°)

- breedte 2,5m x lengte 5,50m

Een combinatie van meerdere autoparkeerplaatsen heeft elke autoparkeerplaats volgende minimumafmetingen:

- breedte: 2,5m indien niet palend aan een muur; 2,75m indien wél palend aan een muur
- lengte: 5m voor dwars – of schuinparkeren, 6 m voor langsparkeren.

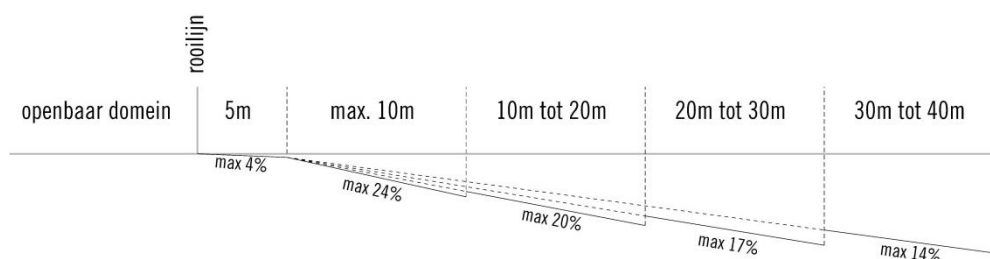
De inrichting van autoparkeerplaatsen voldoet aan de minimumafmetingen van volgende figuren.

APPL per inrijhoek	
0°	
1-30°	
31-45°	
46-60°	
61-90°	

Schuin parkeren is enkel toegelaten bij eenrichtingsverkeer, zodat voertuigen geen keerbeweging van meer dan 90° moeten maken op de rijloper.

Niveaoverschillen kunnen opgevangen worden met een autolift of hellingen. Hellingen worden op de plannen aangegeven en voldoen aan volgende voorwaarden:

- hellingsgraad in de eerste 5 m vanaf de rooilijn: max. 4%;
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan max. 10 m bedraagt: max. 24 %;
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 10 tot 20 m bedraagt: max. 20 %
(aanbevolen: 17%);
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 20 tot 30 m bedraagt: max. 17 %
(aanbevolen: 15%);
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan > 30m: max. 14 %
(aanbevolen: 12%).



Er worden geen hellingen op het openbaar domein toegelaten.

Via stedenbouwkundige verordeningen kunnen richtlijnen rond waterdoorlatendheid en groenaandeel voorgeschreven worden. Gelet op de problematiek van klimaatrobust bouwen en de regelgeving die hiervoor zal ontwikkeld worden is het aanbevolen om hier al rekening mee te houden.

§4: **Parkings** voldoen aan onderstaande voorwaarde:

Geclusterde bovengrondse garageboxen in een binnenbouwblok zijn niet toegelaten.

Carports met groendaken kunnen nog wel conform de goede ruimtelijke ordening.

Voor een woning, groepswoning/appartementen mag er slechts **één toegang** tot autoparkeerplaatsen voorzien worden met maximaal 3,5 m 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. Meer dan één toegang is een afwijking mogelijk wanneer dit gemotiveerd wordt.

De standaard aanbevolen breedte voor de toegang is 3m. 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.

Met ander woorden mogen autoparkeerplaatsen in geen geval zo worden aangelegd dat ze dwars of schuin op de rijbaan uitmonden

Hierdoor worden (achteruitrij)manoeuvres op de openbare weg geminimaliseerd. Bij garageboxen is achteruit rijden onvermijdelijk.

Deze beperking tot 1 inrit is ingegeven door volgende doelstellingen:

- beperken van de erfdienstbaarheid naar de straat toe voor flexibiliteit voor de inrichting van de weg (parkeren, groenvoorzieningen, waterbuffering in bermgrachten of wadi's);
- voldoende levendige lokalen aan de straatkant, vermijden van een plint zonder zichtrelaties naar de straat;
- Verkeersveiligheid.

Autoparkeerplaatsen bij meergezinswoningen of groepswoningbouw die openbaar gebruikt zullen worden, mogen uitpandig worden voorzien, evenals plaatsen voor deelwagens.

Deze uitpandige aanleg mag niet strijdig zijn met andere regelgeving (bv voortuinstroken,...).

Voor groepswoningbouw met een minimale parkeernorm van 12 autoparkeerplaatsen dient dit inpandig **gestapeld** te gebeuren (boven of onder een functie op het maaiveld). Ondergronds parkeren onder niet-bebouwde grond is enkel toegelaten indien een turfdikte van minimaal 1 meter wordt voorzien. Beperkte terrassen (max 4m breedte) aansluitend bij het gebouw mogen als bebouwde grond beschouwd worden.

M.a.w. een volledig ondergrondse parkeergarage kan ruimer worden voorzien dan de maximale bouwdiepte op het gelijkvloers. De turfdikte is nodig opdat boven op de ondergrondse parkeergarage nog kwaliteitsvol groen kan voorzien worden.

Bij halfondergrondse parkeergarages geldt deze mogelijkheid om dieper te bouwen niet.

Voor projecten met minder dan 12 autoparkeerplaatsen is het maatwerk :

In deze verordening worden geen andere stedenbouwkundige regels opgenomen over de terreininrichting en groenaanleg. De gemeente blijft de goede ruimtelijke ordening voor ogen houden bij de beoordeling van een concrete omgevingsvergunning en dat men volgende aspecten mee evalueert:

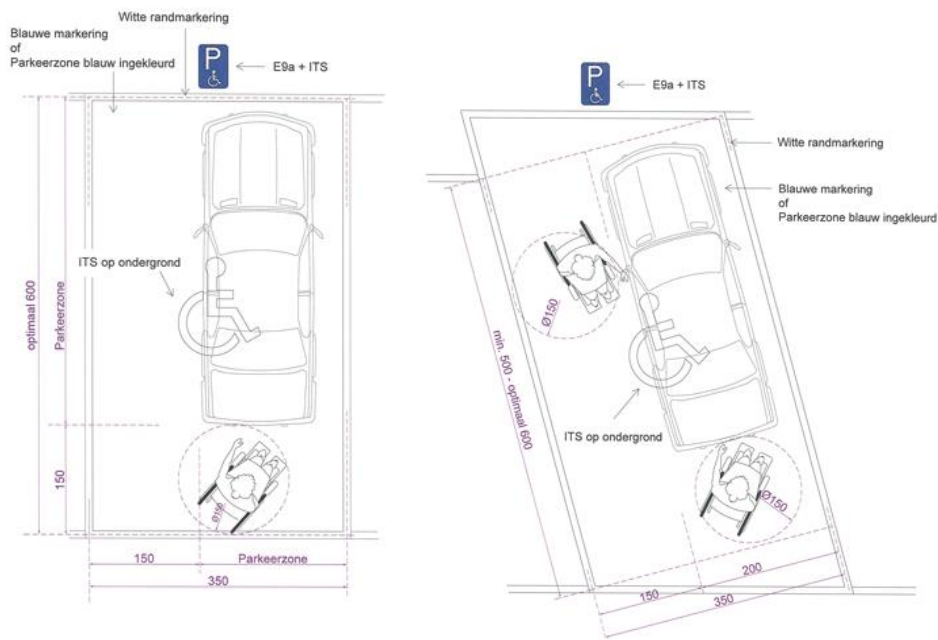
- verhouding van de schaalgrootte van het project ten opzichte van de omgeving;
- de verhouding van verharde en onverharde groene ruimte;
- de ruimtelijke context van naburige percelen, van het binnenbouwblok, bestaand kwalitatief groen;
- zuinig ruimtegebruik onder meer door gestapelde functies bvb parkeren ondergronds en/of halfondergronds.

Bij parkings van meer dan 50 autoparkeerplaatsen, moet er minstens één voetgangerstoegang tot de parking rechtstreeks van op het openbaar domein beschikbaar zijn, zonder door afzonderlijk af te sluiten gebouwen te moeten.

§5: Autoparkeerplaatsen voor mindervaliden

Hierbij kunnen we verwijzen naar de bepalingen van de wetgeving over integrale toegankelijkheid

Actueel voorziet die regelgeving dat autoparkeerplaatsen voor mindervaliden zo dicht mogelijk bij de toegang van het gebouw geplaatst worden. Om te zorgen dat personen met een beperking kunnen rekenen op een bruikbare autoparkeerplaats in de directe nabijheid van hun bestemming, moet 6 % van het totale aantal autoparkeerplaatsen voorbehouden zijn (met een minimum van één). De afmetingen van de autoparkeerplaatsen worden bepaald door de breedte en lengte van een gemiddelde wagen, aangevuld met de ruimte die nodig is voor het maken van een vrije draaicirkel.



§6: Laden en lossen met vrachtwagens bij functies die gepaard gaan met regelmatige laad- en/of losactiviteiten en met een bruto vloeroppervlakte van meer dan 1.000 vierkante meter moet op het eigen terrein voorzien worden. Eventuele inpandige laad- en losplaatsen zijn niet inbegrepen in deze oppervlakte.

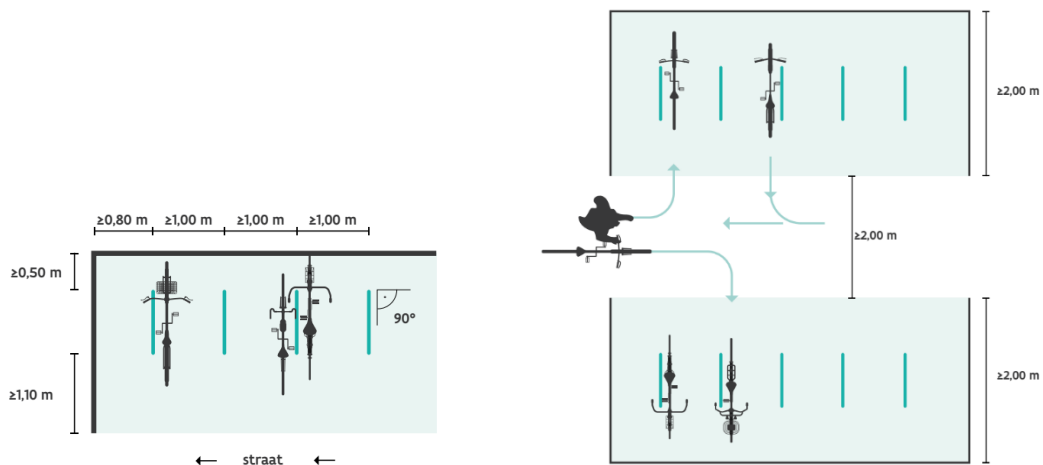
§7: Iedere fietsstalplaats (FPPL) dient te voldoen aan de volgende vereisten.

Onderstaande eisen gelden niet voor eengezinswoningen buiten groepswoningbouw. Hiervoor wordt op plan aangetoond dat het mogelijk is om het vereiste aantal fietsen te kunnen plaatsen.

- Elke fiets moet minstens met het kader diefstalveilig vastgemaakt kunnen worden aan een vast object. Dit gebeurt aan de hand van “beugels”.

Bij voorkeur kan ook het voorwiel diefstalveilig vastgemaakt worden.

- Te respecteren minimumafmetingen bij beugels:



- Plaatsbesparende ophang- of stallingssystemen zijn mits motivering mogelijk. De fiets moet met een minimale krachtinspanning gestald kunnen worden zowel in een bijna volzette als in een lege stalling. In dit geval kan er afgeweken worden van de basiswaarden. Voor fietsenstallingen van meer dan 50 fietsstalplaatsen zijn naast een beugels ook “etagerekken” toegestaan, bij maximaal 75% van de gelijkgrondse fietsstalplaatsen. Deze

voldoen aan dezelfde minimumafstanden als voor fietsenrekken. De fiets moet zonder extra moeite of krachtspanning in het systeem kunnen geplaatst worden.

Volgende vereisten gelden bijkomend voor een (semi-)publiek toegankelijke stalling of stalling behorend tot een meergezinswoning:

- Er is een stalsysteem dat omvallen van fietsen vermijdt;
- De toegangs- en circulatieruimte hebben een minimumbreedte van 90 centimeter;
- Er worden aanbindsystemen voorzien om beschadiging of diefstal te voorkomen;
- Er zijn voldoende lichtpunten in de overdekte collectieve ruimtes die automatisch aan en uit gaan.
- Fietsstalplaatsen voor bewoners of fietsparkeerplaatsen voor personeel dienen afgesloten te kunnen worden en zijn overdekt, zodat deze veilig staan.
- Aan scholen dienen fietsparkeerplaatsen overdekt te zijn. De fietsstalplaats kan ingepast worden binnen het bouwvolume, in een specifieke constructie, een bijgebouw of in de tuinen.
- De fietsstalplaats mag voor verschillende wooneenheden/functies gemeenschappelijk worden gerealiseerd op voorwaarde dat de fietsen individueel kunnen worden vastgelegd aan een vast object.
- De fietsenstalling wordt bij voorkeur op maaiveld gerealiseerd. Indien dit ondergronds moet voorzien worden, moet deze vlot al fietsend bereikbaar zijn. De maximale hellingsgraad bedraagt 4%, tenzij het hoogteverschil kleiner is dan 2,50 meter, dan kan uitzonderlijk een helling van maximaal 8% worden toegelaten.
- Indien kan aangetoond worden dat een helling niet realiseerbaar is, kan een luie trap met fietsgoot en/of mechanische ondersteuning of fietslift voorzien worden. Het hellingspercentage van deze trap bedraagt bij voorkeur 10% met een maximum van 20%. Goten aan beide kanten van de trap heeft de voorkeur. Breedte van de trap is afhankelijk van de gebruiksintensiteiten en bedraagt minstens 1,40 meter. Minimale afstand tussen midden van de goot en de muur bedraagt 40 centimeter.

De aanbevolen afmetingen voor een fietslift zijn 1,40 m X 2,40 m (diagonaal 2,75 m) met een deuropening van 1,30 m X 2,10 m.

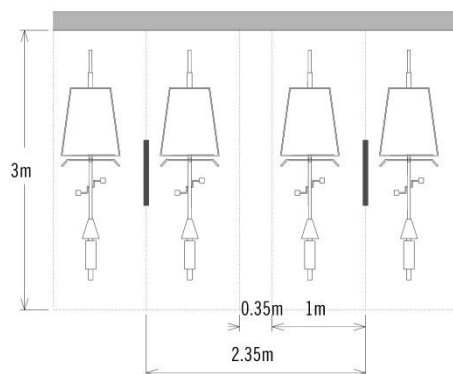
De toegang tot de fietsstalplaats moet aan volgende voorwaarden voldoen.

- De fietsstalplaats is toegankelijk met een vrije doorgang van minimum 1,2m.
Deze minimum-breedte mag alleen worden toegepast als er geen grote aantallen mensen gelijktijdig de stalling in- en uitgaan (bv. bij kantoren). In dat geval is een breedte van minimaal 2m aanbevolen.
- De fietsstalplaats dient met de fiets bereikbaar te zijn, zonder dat een voertuig of andere fiets moet worden verplaatst.
- Fietsstalplaatsen voor bewoners en personeel dienen zich dichtbij één van de toegangen tot de bestemming te bevinden dan de autoparkeerplaats(en).

§8: Buitenmaatse fietsen

- Er moet minimaal 5% van het totale aantal fietsstalplaatsen specifiek voorbestemd én aangeduid zijn voor buitenmaatse fietsen, met een minimum van 1.
- Wanneer buitenmaatse fietsen moeten worden voorzien en de helling steiler is dan 10%, dan wordt er een stalling voor buitenmaatse fietsen voorzien op het maaiveld of komt er bijkomend een fietslift die ook geschikt is voor buitenmaatse fietsen.
- Voor een buitenmaatse fiets is een ruimte van minstens 3m op 1,2m vereist. Tussen beugels voor buitenmaatse fietsen is minimaal 2,35 m afstand.

Buitenmaatse fietsen



§9: Elektrificatie

Elektrificatie van autoparkeerplaatsen wordt niet in de verordening opgenomen door de snelle evolutie op het terrein en de wetgeving.

Voor elektrische fietsen wordt aanbevolen om een laadmuur of lockers te voorzien met stopcontacten waar de batterijen van elektrische fietsen in kunnen opgeladen worden.

7. MOBILITEITSSTUDIE OF HOOFDSTUK MOBILITEIT IN BESCHRIJVENDE NOTA

In het Richtlijnenboek MOBBER en mobiliteitstoets worden groottes van functies aangegeven waarvoor de opmaak van mobiliteitstoets en MOBBER aangeraden en verplicht is.

§1: MOBBER

ter info: ondergrenzen MOBBER in Richtlijnenboek:

Functie	ondergrens
Woonfunctie	250 woonegelegenheden
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m ² bvo
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m ² bvo
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen

- Gecombineerde projecten van voorgaande functies, waarbij een gewogen totaal wordt gemaakt, op basis van een percentage van de vermelde ondergrenzen, waarbij met de autoparkeerplaatsen enkel rekening wordt gehouden als ze niet bestemd zijn voor de functies zelf;

Bijvoorbeeld: een project van bv. 200 woningen (80% van de ondergrens) en een supermarkt van 2.500 m² (33% van de ondergrens) maakt men een MOBBER op, aangezien de gewogen totaal meer dan 100% bedraagt.

Bijvoorbeeld: voor een project bestaande uit een supermarkt met een BVO van 2.000 m² BVO, met bijhorende parking van 100 autoparkeerplaatsen moet géén MOBBER worden opgemaakt, omdat de autoparkeerplaatsen aangelegd worden in functie van de supermarkt.

- Projecten die met zekerheid of vermoedelijk deel uitmaken van een gefaseerde uitvoering van een geheel waarvoor volgens dit artikel een MOBBER nodig is.

In dit geval moeten de effecten van de overige fasen als cumulatieve effecten in beeld worden gebracht.

Het MOBBER wordt opgemaakt conform bijlage 1 van het "Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning" van 28 mei 2004 en wijzigingen.

§2: Mobiliteitstoets

Ondergrenzen mobiliteitstoets in Richtlijnenboek:

Functie	Ondergrens
Woonfunctie	100 woningen
Kantoren zonder loket	3000 m ² bvo
Kantoren met loket	2000 m ² bvo
KMO	8000 m ² bvo
Handel dagelijks	750 m ² bvo
Handel niet-dagelijks	1250 m ² bvo
Mortuarium	50 zitplaatsen
Andere activiteit	50 parkeerplaatsen
Gecumuleerde activiteit	verkeersproductie > 50 pae/uur

Gecombineerde projecten van voorgaande functies, waarbij een gewogen totaal wordt gemaakt, op basis van een percentage van de vermelde ondergrenzen

Mobiliteitsformulier Brasschaat

Voor de opmaak van een mobiliteitstoets heeft de Gemeente Brasschaat een eigen invulformulier ontwikkeld dat beschikbaar is op de website van de gemeente.

Excelblad voor berekening van het aantal autoparkeerplaatsen per functie en per zone

Voor het berekenen van het aantal autoparkeerplaatsen per functie en per zone heeft de gemeente Brasschaat een excel-formulier ontwikkeld dat beschikbaar is op de website van de gemeente.

§3: Hoofdstuk mobiliteit in beschrijvende nota

Er dient een hoofdstuk mobiliteit te worden opgemaakt bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van onderstaande gevallen:

- projecten die na de werken een totaal aantal units of een totale oppervlakte hebben van minimaal:
 - wonen: 20 wooneenheden;
 - verblijfsrecreatie: 20 slaapkamers;
In hotels, B&B en dergelijke is een unit een gastenkamer. Een unit kan echter ook een bungalow of een staanplaats voor caravan of tent zijn.
 - handel:
 - detailhandel categorie A: 750 m² BVO;
 - detailhandel categorie B, C en D: 1.250 m² BVO;
 - groothandel: 1.250 m² BVO;
 - kantoren: 2.000 m² BVO;
 - industrie, KMO en ambacht: 8.000 m² BVO;
- Gecombineerde projecten van voorgaande functies, waarbij een gewogen totaal wordt gemaakt, op basis van een percentage van de vermelde ondergrenzen.

Mobiliteitsformulier Brasschaat

Voor de opmaak van een mobiliteitstoets heeft de Gemeente Brasschaat een eigen invulformulier ontwikkeld dat beschikbaar is op de website van de gemeente.

Excelblad voor berekening van het aantal autoparkeerplaatsen per functie en per zone

Voor het berekenen van het aantal autoparkeerplaatsen per functie en per zone heeft de gemeente Brasschaat een excel-formulier ontwikkeld dat beschikbaar is op de website van de gemeente.

Indien uit een hoofdstuk mobiliteit blijkt dat het project een aanzienlijke negatieve mobiliteitsimpact zal veroorzaken, moeten verkeerstellingen worden toegevoegd en geanalyseerd.

§4: Voor schoolgebouwen moet, onverminderd voorgaande paragrafen, een **schoolvervoerplan** (zie definities) worden opgemaakt bijgevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor een bouw of uitbreiding van meer dan 3 klaslokalen.

§5: Voor bedrijven moet, onverminderd voorgaande paragrafen, een **bedrijfsvervoerplan** (zie definities) worden opgemaakt bijgevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor een bouw of uitbreiding van meer dan 2000 m² BVO.

8. AFWIJKINGSMOGELIJKHEDEN

§1: Vrijstellingen

§1.1: Gevelbreedte gelijk of minder dan 6 meter

Indien de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een project met een gevelbreedte gelijk of minder dan 6m en het niet mogelijk is door de perceelsconfiguratie om parkeerplaatsen te voorzien, vervalt de verplichting tot het voorzien van parkeerplaatsen voor ééngezinswoningen.

Groepsprojecten moeten voldoende parkeerplaatsen voorzien, ongeacht de gevelbreedte.

Andere functies dienen parkeergelegenheid in de omgeving te voorzien.

Voor wat betreft de vrijstelling voor fietsstallingen, wijzen we er wel op het aan te bevelen is om mogelijkheden te onderzoeken om fietsparkeren inpandig te organiseren bv binnen een berging met doorzichten tussen keuken of living en de straat, of in een overbouwde stallingsplaats.

§1.2: Functiewijzigingen in zone 1

Het Belgisch Staatsblad publiceerde op 19 november 2015 twee wijzigingsbesluiten m.b.t. stedenbouwkundige vergunningsplicht, waarbij de huidige hoofdfunctie "handel, horeca, kantoorfunctie en diensten" werd opgesplitst in 3 aparte hoofdfuncties:

- Detailhandel
- Horeca: dancing, restaurant en café
- Kantoorfunctie, dienstverlening en vrije beroepen

Door deze wijziging werden meer functiewijzigingen vergunningsplichtig. Voor de percelen gelegen in zone 1 wordt er vrijstelling verleend van de verplichting tot het realiseren van bijkomende parkeerplaatsen en dit uitsluitend voor functiewijzigingen tussen deze opgesplitste hoofdfuncties.

Het voorzien van laad- en losplaatsen geldt niet indien wordt aangetoond dat dit technisch onmogelijk is omwille van de grootte van het perceel, de inrichting van het openbaar domein ter hoogte van de toegang tot het perceel, omdat de straatbreedte een inrit van belevingsvoertuigen niet toelaat of omdat andere voorschriften uit deze verordening geen inrit of garagepoort toelaten. Dit dient gemotiveerd te worden door de aanvrager.

§1.3: Vrijstelling bij detailhandel onder de 100 m2 gelegen in gesloten bebouwing

Voor detailhandel gesitueerd in gesloten bebouwing en met een maximum van 100 m2 dienen geen parkeerplaatsen worden aangelegd.

Door zijn nabijheid levert dit lokale bereikbaarheid op

Er is een vrijstelling voor detailhandel die gebouwd wordt in een zone met gesloten bebouwing.

Er moet wel op gewezen worden dat de bouwheer niet kan claimen dat er parkeerplaatsen op het openbaar domein moet blijven bv bij heraanleg van de straat als hij de optie kiest om zelf geen parkeerplaatsen te voorzien.

§1.4: Te motiveren vrijstelling op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen bij zorgwonen

Voor zorgwoongroepen en aangepaste woningen voor de huisvesting van hulpbehoevende personen kan het CBS op basis van een gemotiveerd verzoek, een vrijstelling van de compensatoire vergoeding toekennen.

bv. mindervaliden zonder auto's, aanleunwoningen

De vergunningverlenende overheid kan in volgende gevallen op een gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijken van de verplichting tot de realisatie van één of meerdere autoparkeerplaatsen of fietsstalplaatsen, zonder dat de aanvrager een compensatoire vergoeding conform het retributiereglement voor het ontbreken van parkeerplaatsen moet betalen. Dit geldt enkel voor zover de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij op basis van de goede ruimtelijke ordening zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving.

§1.5: Complementair parkeergebruik

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 parkeerbehoefte of fietsstalbehoefte.

Een voorbeeld hiervan is een gecombineerd project met complementair gebruik van autoparkeerplaatsen (conform het Vademecum Duurzaam Parkeren) waarbij kantoren overdag de autoparkeerplaatsen gebruiken en 's avonds de bewoners.

§1.6: Gedeeltelijk vrijstelling bij autoparkeerplaatsen voor bewoners bij toepassing van deelwagens

In een project van groepswoningbouw mag een gedeeltelijk vrijstelling gerekend worden. Hier wordt herhaald welke regel daarvoor wordt gebruikt.

Als een initiatiefnemer gebruik wil maken van deelwagens in een groot project met meerdere woningen dan hanteert de gemeente een ratio van de mogelijke vervanging van 4 autoparkeerplaatsen voor één private deelwagen, en 6 autoparkeerplaatsen voor een publieke deelwagen ten opzichte van de minimumnorm. Dat kan aangewezen zijn voor projecten die bewust inzetten op integratie van allerlei collectieve voorzieningen in het project of een cohousing-project. Ook dit dient gemotiveerd worden.

Het eigenlijk gebruik van de deelwagen wordt gegarandeerd door een engagementsverklaring met een aanbieder van gedeelde mobiliteit die voertuigen voorziet om te delen onder toekomstige bewoners en eventueel de buurtbewoners en met de gemeente Brasschaat. Deze engagements-verklaring wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd en wordt na verlening van de omgevingsvergunning ten laatste bij ingebruikname van het gebouw omgezet naar een samenwerkingsovereenkomst van minimaal 5 jaren.

De deelwagens dienen dichter bij de woningen te liggen dan de parking zodat het gebruik van deze deelwagens aantrekkelijker wordt.

Bij gebruik van deelfietsen dienen deze dichter bij de toegangen te liggen dan de deelwagens en pocketparking. De deelfietsen zijn idealiter een speciaal model dat als extra type fiets kan worden ingezet (elektrische fiets, bakfiets, fiets met fietskar, ...).

§2: Afwijking mits betalen van compensatoire vergoeding conform het retributiereglement op ontbrekende parkeerplaatsen.

De hoogte van dit bedrag zal vastgesteld worden in een gemeentelijk retributiereglement op ontbrekende parkeerplaatsen

§2.1: De vergunningverlenende overheid kan in volgende gevallen op een gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijken van één of meerdere parkeerplaatsen, **mits betaling van de compensatoire vergoeding op ontbrekende parkeerplaatsen**. Dit geldt enkel voor zover de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij op basis van de goede ruimtelijke ordening zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving bv.:

- Het is om technische redenen volgens de vergunningsplichten onmogelijk om de normen na te leven
- De specifieke perceelsconfiguratie laat de inplanting van parkeerplaatsen niet toe of veroorzaakt onaanvaardbare hinder voor een aanpalend perceel.
- Het is niet wenselijk of mogelijk om een toegang tot het openbaar domein te creëren.(bv. ligging op een druk kruispunt), Het opvangen van parkeerplaatsen voor projecten in de nabije omgeving Een beschrijvende nota kan door een parkeeronderzoek in de buurt en een enquêtering aantonen dat er een marktconforme vraag is naar parkeerplaatsen (kopen).

De compensatoire vergoeding is verschuldigd door de houder van de stedenbouwkundige vergunning die de vereiste parkeerplaats niet heeft aangelegd omdat het niet mogelijk is, omdat het door de overheid niet wordt toegelaten;

De compensatoire vergoeding is verschuldigd na de definitieve vaststelling van het aantal ontbrekende parkeerplaatsen.

De gemeente zal dit vaststellen bij oplevering van de werken.

§2.2: De mogelijkheid tot afwijking is van uitzonderlijk karakter.

BIJLAGE 1: AFBAKENING ZONES PARKEERVERORDENING

BIJLAGE 2: MOBILITEITSFORMULIER

BIJLAGE 3: EXCEL