

**ONTWERP GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING
PARKEERVERORDENING BOECHOUT 2024**

PLAN-MER-SCREENING

3 juli 2024

1. Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer

Initiatiefnemer:	Gemeente Boechout
Contactgegevens:	Dienst Omgeving Heuvelstraat 91 2530 Boechout omgeving@boechout.be 03 460 06 35

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

Titel:	Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening – Parkeerverordening Boechout
Reden van de opmaak van de verordening:	<p>De bestaande gemeentelijke bouwcode werd goedgekeurd door de deputatie op 4 september 2014 en is van kracht sinds 1 januari 2015. Deze bouwcode bevat een deel over parkeren. De bouwcode wordt herzien, waarbij het onderdeel “parkeren” in een aparte parkeerverordening wordt ondergebracht.</p> <p>De gemeente Boechout streeft naar een verschuiving van de auto naar meer duurzame vervoermiddelen.</p> <p>Het STOP-principe is de leidraad voor het realiseren van die modal shift in het personenvervoer. Stappers, trappers, openbaar en gemeenschappelijk personenvervoer zijn, in die volgorde, de te verkiezen vormen van verplaatsing om tot een duurzame mobiliteit te komen.</p> <p>Ook het beleid ondersteunt deze vormen maximaal om tot een duurzame mobiliteit te komen. Boechout wil hierbij het fietsen in de gemeente aanmoedigen door het voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsstalplaatsen, zowel voor de woningen als voor handelsruimten, kantoren, scholen, zorginstellingen, diensten, e.d.</p> <p>De omvang van de parkeerbehoefte voor auto's is afhankelijk van de plek en van de functie die de parkeerbehoefte genereert. Ondanks het streven naar een maximaal gebruik van fiets en openbaar vervoer, zullen de bewoners of bezoekers minstens gedeeltelijk blijven gebruik maken van de wagen.</p> <p>Verder biedt voorliggende bouwcode de nodige ondersteuning voor handelszaken gelegen in de kern van de gemeente Boechout. Gezien de specifieke structuur en het specifieke programma, is het niet altijd mogelijk om op privaat terrein parkeermogelijkheden te voorzien, zonder de handelsfunctie te belemmeren. In de afgebakende gebieden voor handel wordt er daarom een minder strenge parkeerverplichting opgelegd.</p> <p>Er worden kwantitatieve en kwalitatieve eisen beschreven voor parkeerplaatsen. De bouwcode ambiëert een evenwichtig aanbod aan parkings. Dit impliceert een opgelegd minimum aan private parkeerplaatsen, gerelateerd aan het type functie, opdat de parkeerdruk zo weinig mogelijk op de straat wordt afgewenteld.</p>
Onderwerp:	Regels waaraan fiets- en voertuigparkeerplaatsen moeten voldoen.
Gebied waarop de verordening betrekking heeft:	Grondgebied gemeente Boechout
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 verordening vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor een project, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10b van bijlage III (stadsontwikkelingsproject).</p> <p>Een passende beoordeling is niet vereist aangezien geen betekenisvolle aantasting verwacht wordt van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone.</p> <p>De plan-m.e.r.-screening beschrijft zowel de effecten van de opheffing van de bestaande verordening (deel 5 “Parkeren” uit de bestaande bouwcode) als de effecten van de herziene</p>

	<p>verordening. De bestaande bouwcode wordt eveneens herzien, hiervoor wordt een aparte plan-m.e.r.-screeningsnota opgemaakt. De verordening houdt een kleine wijziging in omdat het gaat om een aanpassing van de voorschriften van de huidige verordening. Het gaat om beperkte wijzigingen die geen substantiële of essentiële verandering van de milieueffecten ten gevolge van de uitvoering van het plan (= de vaststelling van de nieuwe verordening) zouden kunnen veroorzaken. De wijzingen betreffen in hoofdzaak bijstelling van de afmetingen en aantallen van fietsstal- en fietsparkeerplaatsen en schrappen van artikel rond de inplanting van parkeerplaatsen bij woningen. Ook worden een aantal kleine vereenvoudigingen doorgevoerd.</p> <p>Overeenkomstig artikel 4.2.3, § 3 DABM is een onderzoek tot milieueffectrapportage (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:	De gemeentelijke bouwcode, goedgekeurd door de deputatie op 4 september 2014 en van kracht sinds 1 januari 2015, is een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, die onder meer bepaling bevat over het parkeren van fietsen en voertuigen (artikels 81-901). Het college van burgemeester en schepenen heeft beslist om de bouwcode te herzien, en de bepalingen rond parkeren op te nemen in een afzonderlijke verordening.
Beschrijving van het initiatief:	De artikelen van de verordening kunnen als volgt samengevat worden: Deel 1. Fiets Art. 1 tem Art. 3 bevatten bepalingen over fietsstal- en fietsparkeerplaatsen. Art. 4 beschrijft afwijkmogelijkheden op de fietsstal- en fietsparkeernorm Deel 2. Auto Art. 5 en Art. 6 beschrijven de afmetingen en aantallen van autoparkeerplaatsen. Art. 7 beschrijft afwijkmogelijkheden op de autoparkeernorm Art. 8 handelt over voorschriften bij grote parkeerterreinen.
Zijn bepaalde aspecten al het onderwerp geweest van een vorige screening of MER?	Neen
Welke onderdelen van het initiatief zijn niet aan screening onderworpen?	Alle artikels van de parkeercode hebben inhoudelijke gevolgen en dienen bijgevolg aan screening te worden onderworpen. De geschrapte artikels 81-83 uit het deel "parkeren" van de huidige bouwcode hebben geen inhoudelijke gevolgen en dienen dus niet aan screening te worden onderworpen.
Welke onderdelen van het initiatief zijn wel aan screening onderworpen?	Alle artikels van de parkeercode hebben inhoudelijke gevolgen en dienen bijgevolg aan screening te worden onderworpen.
Werden er redelijke alternatieven onderzocht?	Voor deze stedenbouwkundige verordening zijn er geen relevante alternatieven. Gezien de verordening opgesteld wordt door de gemeente Boechout en van toepassing is op het volledige grondgebied van de gemeente Boechout zijn er geen locatiealternatieven. De herziening van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening vormt een uitvoering van de gemeentelijke visie omtrent parkeren. Beleidsalternatieven zijn dus eveneens niet aan de orde.
Worden (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten verwacht?	Gezien de grote afstand tot buurlanden, Waals Gewest of Brussels Hoofdstedelijke Gewest worden geen (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten verwacht.
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 gemeentelijke stedenbouwkundige verordening uit 2015 (bouwcode waarin verordeningen over parkeren waren opgenomen en waaraan dus ruimtelijke projecten en aanvragen afgetoetst worden). Deze referentietoestand wordt aangeduid als "ref 1" in de tabel met milieueffecten. Anderzijds wordt de vergelijking gemaakt met de bestaande bouwcode. Deze referentietoestand wordt aangeduid als "ref 2" in de tabel met milieueffecten. De voorliggende verordening doet geen afbreuk aan de bestaande RUP's en BPA's. Bij conflicten primeren deze RUP's en BPA's.

		4. MILIEUEFFECTEN												
Initiatief-onderdelen		Mobiliteit	Lucht, geluid, licht	Mens (gezondheid, veiligheid, ruimtelijke ordening)	Klimaat	Bodem	Water	Stoffelijke goederen, energie en grondstofvoorraaden	Archeologie	Onroerend Erfgoed en Landschap	Biodiversiteit	Onderlinge samenhang	Mogelijke effecten	Zijn de mogelijke effecten aanzienlijk?
Art. 1-3 Fietsstal- en fietsparkeerplaatsen	Ref. 1	+	+	+	+	/	/	/	/	/	/	/	De voorschriften m.b.t. fietsstal- en fietsparkeerplaatsen voorzien in richtlijnen voor voldoende en kwalitatieve (ruime, toegankelijke, voorzien van ruimere plaatsen, onderscheid gebruikers en bezoekers,...) locaties voor fietsberging bij alle functies. De focus op kwalitatieve fietsberging (voor reguliere fietsen, maar ook voor omvangrijkere fiets zoals bakfietsen etc.) en elektriciteit kan de modal shift naar 'actief' vervoer mee versnellen. De verordening wordt door de ruimere en kwalitatievere fietsstal- en fietsparkeerplaatsen positief beoordeeld voor de discipline mobiliteit. Gezien het gunstige effect op de modal shift wordt deze ook positief aanzien voor de disciplines lucht, gezondheid en klimaat. Voor de overige disciplines worden geen effecten verwacht.	Neen
	Ref. 2	+	+	+	+	/	/	/	/	/	/	/	De afmetingen en voorwaarden voor fietsstalplaatsen werden aanzienlijk verbeterd en uitgebreid ten opzichte van de huidige bouwcode. De verordening wordt door de ruimere en kwalitatievere fietsstal- en fietsparkeerplaatsen positief beoordeeld voor de discipline mobiliteit. Gezien het gunstige effect op de modal shift wordt deze ook positief aanzien voor de disciplines lucht, gezondheid en klimaat. Voor de overige disciplines worden geen effecten verwacht.	Neen
Art. 4 Gemotiveerd afwijken van de fietsstal- en fietsparkeernorm	Ref. 1	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Het artikel betreft afwijkingsmogelijkheden op de artikels rond fietsberging. In de toelichting bij het artikel wordt aangegeven dat afwijkingen enkel kunnen indien een grotere maatschappelijke meerwaarde en herwaardering wordt bereikt. Er worden geen	Neen

													significante milieueffecten verwacht ten gevolge van deze afwijkingsmogelijkheid.	
	Ref. 2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	In de bestaande bouwcode werd geen specifiek artikel opgenomen over afwijken van de fietsstal- en fietsparkeernorm, wel is er een algemeen artikel 96 dat afwijkingsmogelijkheden beschrijft. Er worden geen significante milieueffecten verwacht ten gevolge van dit artikel.	Neen
Art. 5-6 Autoparkeerplaatsen Geschrappt artikel "Inplanting" (art. 86 huidige bouwcode)	Ref. 1	+	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	De voorschriften m.b.t. autoparkeerplaatsen voorzien richtlijnen rond de afmetingen, locaties en aantallen van parkeerplaatsen, met verplichting tot ondergronds parkeren bij nieuwe meergezinswoningen vanaf 10 wooneenheden. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen aantallen parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Er zijn geen opgelegde minima voor gemeenschapsvoorzieningen, hierbij moet rekening gehouden worden met draagkracht,...). De voorschriften hebben een gunstig effect op parkeerdruk door rekening te houden met functie en draagkracht, er wordt daarom een gunstig effect verwacht voor de discipline mobiliteit. Voor de overige disciplines worden geen effecten verwacht.	Neen
	Ref. 2	+	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	De afmetingen van parkeerplaatsen werden niet gewijzigd. Wel is er een preferentiële volgorde toegevoegd waar de autoparkeerplaatsen dienen gerealiseerd te worden (ter vervanging van artikel 86 "inplanting"). Er werden aanpassingen doorgevoerd aan het aantal te voorziene parkeerplaatsen, met een onderscheid tussen bewoners en bezoekers. De voorschriften hebben een gunstig effect op parkeerdruk door rekening te houden met functie en draagkracht, er wordt daarom een gunstig effect verwacht voor de discipline mobiliteit. Voor de overige disciplines worden geen effecten verwacht.	Neen
Art. 7 Afwijken van het aantal parkeerplaatsen	Ref. 1	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Het artikel betreft afwijkingsmogelijkheden op het aantal parkeerplaatsen. In de toelichting bij het artikel wordt aangegeven dat afwijkingen enkel kunnen indien een grotere maatschappelijke meerwaarde en herwaardering wordt bereikt. Er worden geen significante milieueffecten verwacht ten gevolge van deze afwijkingsmogelijkheid.	Neen
	Ref. 2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	In de bestaande bouwcode werd geen specifiek artikel opgenomen over afwijken van de autoparkeernorm, wel is er een algemeen artikel 96 dat afwijkingsmogelijkheden beschrijft. Er worden geen significante milieueffecten verwacht ten gevolge van dit artikel.	Neen

Art. 8 Grote parkeerterreinen	Ref. 1	/	/	/	+	/	+	/	/	/	/	/	/	Voor parkeerterreinen met een capaciteit van 20 wagens of meer worden voorwaarden opgelegd naar materiaalkeuze en groenaanleg. De stedenbouwkundige voorschriften m.b.t. autoparkeerplaatsen zetten in op halfverharde parkeerplaatsen, wat positief bijdraagt aan de waterdoorlatendheid en dus gunstig wordt beoordeeld voor de discipline water. Verder wordt er aandacht geschonken aan de vergroening van parkeerterreinen, wat beperkt positief is met betrekking tot de discipline klimaat.	Neen	
	Ref. 2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	En opzichte van de bestaande bouwcode wordt toegevoegd dat groenzones dienen aangelegd te worden met kwalitatieve ondergrond. Het effect hiervan is niet relevant voor de verschillende disciplines.	Neen	

Cumulatieve effecten	Cumulatief veroorzaakt de herziene verordening (opheffing deel parkeren bouwcode en nieuwe parkeercode) geen aanzienlijke effecten. De verordening voorziet geen bestemmingswijziging, maar bijkomende voorschriften inzake fiets- en autoparkeren.
----------------------	---

5. Conclusie

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

De gevolgen van de verordening (opheffing deel parkeren bouwcode en nieuwe parkeercode) op het leefmilieu zijn beperkt maar positief.

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