

Addendum MOBER De Kaart Brasschaat - Actualisatie

1. INLEIDING

De gemeente Brasschaat en gemeenteschool Gilo De Kaart, gemeenteschool Giko De Kaart en vrije basisschool De Vlinder wensen op hun desbetreffende sites en de site van zaal Berkenhof een project met scholen- en woningbouw te realiseren. Door middel van een Concurrentiedialoog heeft de gemeente Brasschaat gezocht naar een invulling die aan de wensen van zowel de gemeente als de scholen voldoet. Dit proces kende een aanvang in januari 2018, waarin het consortium rond Van Roey Vastgoed als uiteindelijke kandidaat werd geselecteerd.

Na verdere uitwerking van het project werd een omgevingsvergunning aangevraagd op 25 november 2020, vervolledigd op 18 december 2020, waarna de gemeente Brasschaat een voorwaardelijke vergunning heeft afgeleverd op 14 juni 2021. Tegen dat besluit werd een beroep aangetekend bij de deputatie van de Provincie Antwerpen.

De vergunningsaanvrager heeft nu, naar aanleiding van de opmerkingen van de provinciale omgevingsambtenaar en de ontvangen bezwaarschriften, besloten het programma op de site te wijzigen. Voorliggend addendum bespreekt deze wijzigingen in functie van het reeds opgemaakte MOBER dat bij de initiële aanvraag tot omgevingsvergunning vervat zat. Het addendum is dus geen op zichzelf staand document en verwijst dus steeds naar de desbetreffende elementen in het initiële MOBER, en kan er dus niet apart van gelezen worden.

2. WIJZIGINGEN

2.1. ACTUALISATIE - GEPLAND PROJECT

In hoofdstuk 1.2 van het initiële MOBER wordt het geplande project toegelicht. Het MOBER gaat uit van de herbouw van bestaande scholen GILO/GIKO en De Vlinder, met een beperkte klassenuitbreiding (1 extra reguliere kleuterklas, en 1 extra reguliere klas voor de lagere school), de realisatie van 95 wooneenheden, verdeeld over een mix van woningen, appartementen, co-housing, zorgwonen, 1 leefgroep begeleid wonen, een sporthal, een kinderdagverblijf en een multifunctioneel paviljoen ter vervanging van de bestaande zaal Berkenhof. Naast dit programma werd voorzien in 76 parkeerplaatsen voor de private ontwikkeling, 12 parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen en een parkeerpocket van 33 plaatsen. Tevens is er ruimte voorzien om 641 fietsen te stallen. Daarnaast werden er ook deelfietsen en cargobikes voorzien, op 3 hubs verspreid over het terrein. In deze hubs was eveneens plaats voorzien voor het stallen van fietsers van bezoekers.

Het geactualiseerde programma omvat volgende wijzigingen ten opzichte van bovenstaand programma:

- 80 wooneenheden, verdeeld over een mix van woningen, appartementen, co-housing en zorgwonen;
- Een verduidelijking omtrent het gebruik van het multifunctioneel paviljoen. Hierbij benadrukt de vergunningsaanvrager na overleg met de verschillende gebruikers, dat deze wordt gerealiseerd om de behoeften van de scholen in te vullen door het voorzien van een nieuwe refter, een multifunctionele

zaal, enkele lokalen en een kleine bar/ cafetaria. Activiteiten na schooltijd zijn slechts mogelijk in samenspraak met de schooldirectie en zijn enkel gericht op de buurt en lokale verenigingen. Hierdoor zal het gebruik van het multifunctioneel paviljoen dan ook overeenkomen met het gebruik van de bestaande zaal Berkenhof, waar momenteel de refter en de multifunctionele zaal van school De Vlinder zijn gesitueerd;

- Een verduidelijking omtrent het gebruik van de sporthal, die wordt gerealiseerd om de behoeften van de 2 scholen in te vullen. Aanvullend hierop zal de sporthal na schooluren kunnen gebruikt worden door lokale sportverenigingen uit de buurt;
- 80 parkeerplaatsen ten behoeve van de residentiële ontwikkeling, 10 parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen, 4 parkeerplaatsen voor de creche en 1 parkeerplaats voor de begeleider van de leefgroep begeleid wonen

Het initiële MOBER voorzag ook in de realisatie van een pocketparking ter hoogte van Middelkaart om het parkeren van de publieke functies (scholen, sporthal en paviljoen) op te vangen, met een capaciteit van 33 parkeerplaatsen. Deze parking blijft ook in de geactualiseerde programma behouden en wijzigt niet.

2.2. PLANNINGSCONTEXT

In 2020 startte de gemeente Brasschaat met wijkgerichte mobiliteitsworkshops in de gemeente. Wijk Kaart was als eerste aan de beurt. Het doel van dergelijke workshops is om samen met de bewoners oplossingen te zoeken om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonstraten te verbeteren. De gemeente werkte hiervoor samen met mobiliteitsexperten, politie, wijkvereniging Hoge Akkersbloei en de bewoners om samen tot een wijkplan te komen.

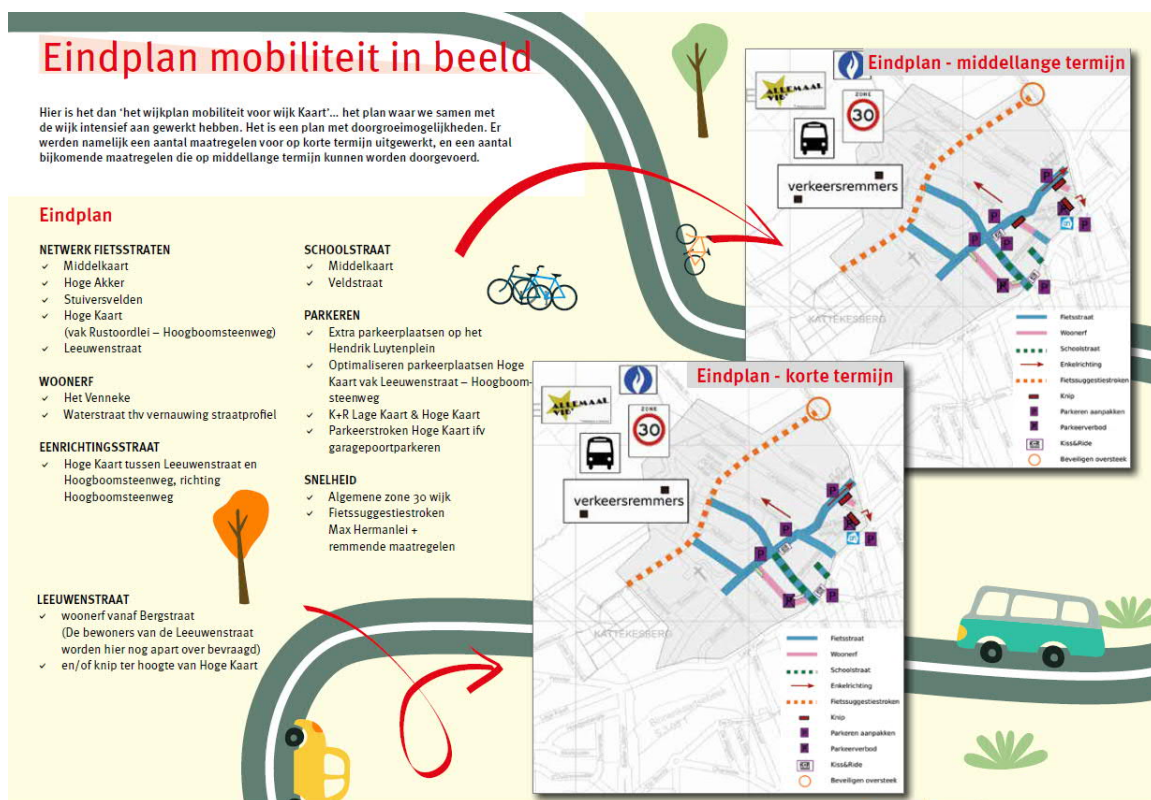
Sinds november 2021 is bovenstaand proces afgerond. Ter vervollediging van het initiële MOBER dient in het hoofdstuk planningscontext (hoofdstuk 2) dan ook dit wijkplan bij opgenomen te worden.

Het proces resulteerde in een eindplan op korte en middellange termijn. Volgende elementen zijn van belang voor het initiële MOBER:

- Er wordt een netwerk van fietsstraten geselecteerd, bestaande uit: Middelkaart, Leeuwenstraat, Hoge Akker, Stuiversvelden en een gedeelte van Hoge Kaart;
- Het Venneke wordt een woonerf;
- Leeuwenstraat wordt een woonerf vanaf de Bergstraat en/of wordt geknipt ter hoogte van Hoge Kaart (middellange termijn – wordt verder onderzocht);
- Middelkaart en Veldstraat worden geselecteerd als schoolstraten. Na realisatie van de parkeerpocket op de projectsite zal de schoolstraat op Middelkaart lopen tot de parkeerpocket. (deze maatregelen werden in het initiële MOBER reeds voorzien als flankerende maatregelen);
- De maximumsnelheid voor de gehele wijk wordt verlaagd naar 30 km/h (zone 30);
- Er worden extra parkeerplaatsen voorzien op het Hendrik Luytenplein. Er komen K+R-zones op Hoge Kaart en Lage Kaart ten behoeve van de scholen, en de implementatie van de schoolstraten. (deze maatregelen werden in het initiële MOBER reeds voorzien als flankerende maatregelen)

Onderstaande figuur is een uitsnede van de wijkfolder waarin de maatregelen werden opgesomd.





Figuur 1: Wijkplan Kaart, uitsnede uit de wijkfolder (november 2021)

2.3. AFWEGINGSKADER BESPEELBAARHEID

In hoofdstuk 4.4.1 van het initiële MOBER wordt de 'Bespeelbaarheid van straten' gebruikt als afwegingskader om de impact op de verkeersleefbaarheid te kunnen inschatten. In het initiële MOBER werden, conform de huidige wegcategorisering, en de inrichting van de straten, Middelkaart en Leeuwenstraat beiden geselecteerd als 'woonstraten', met een maximum capaciteitsgrens van 200 pae/u (voor beide richtingen samen).

In het Wijkplan Kaart worden beide straten op korte termijn nu geselecteerd als fietsstraat. Fietsstraten hebben overeenkomstig het gebruikte afwegingskader eveneens een maximum capaciteitsgrens van 200 pae/u (voor beide richtingen samen). Het gebruikte afwegingskader zoals opgenomen in het initiële MOBER blijft dus gelden voor de nieuwe selectie.

2.4. MOBILITEITSPROFIEL – RESIDENTIËLE FUNCTIES

2.4.1. ACTUALISATIE PROGRAMMA

In het initiële MOBER werden 95 wooneenheden voorzien, verdeeld over volgende types, zoals beschreven in hoofdstuk 5.1.2:

- Woningen: 10 units;
- Co-housing: 17 units;
- Appartementen: 48 units;



- Zorgappartementen: 16 units;
- 1 leefgroep voor begeleid wonen: 8 tot 12 bewoners
- 4 extra units in functie van generatiewonen

Het geactualiseerde programma omvat:

- Woningen: 10 units;
- Co-housing: 13 units;
- Appartementen: 40 units;
- Zorgappartementen: 13 units;
- 1 leefgroep voor begeleid wonen: 8 tot 12 bewoners
- 4 extra units in functie van generatiewonen

Deze wijziging in het aantal wooneenheden heeft een impact op het aantal bewoners en bezoekers van de residentiële ontwikkeling dat verwacht wordt, en zal dus ook de berekende verkeersgeneratie wijzigen.

2.4.2. WIJZIGING KENCIJFERS RESIDENTIEEL PROGRAMMA

In hoofdstuk 5.2.2.1 van het initiële MOBER worden de gehanteerde kencijfers voor het berekenen van de verwachte verkeersgeneratie van de bewoners toegelicht. De gehanteerde kencijfers blijven ongewijzigd, met uitzondering van de modal split.

In het MOBER was een verduurzaamde modal split opgenomen, gebaseerd op de beredeneerde afwijking van de parkeerverordening. Parkeren is immers een sterke driver voor autogebruik, en een verduurzaming van de parkeernorm zal ook leiden tot een verduurzaamde modal split. De parkeerverordening van Brasschaat legt de realisatie van 1,5 parkeerplaats per wooneenheid op, maar maakt mogelijk hiervan af te wijken.

Het initiële MOBER gaat uit van een realisatie van 0,75 parkeerplaats per wooneenheid. Doordat het gemiddelde autobezit in Brasschaat momenteel 1,27 auto's per gezin bedraagt, moet het autobezit dan ook met 0,52 auto's per gezin dalen, wat betekent dat een relatieve verduurzaming van 41% kan worden nagestreefd. Als milderende maatregel om deze duurzame parkeernorm na te streven, wordt op de site een deelwagensysteem voorzien. Een deel van de gemotoriseerde verplaatsingen die normaal door een eigen wagen worden uitgevoerd, zullen dan ook opgevangen worden door het deelwagensysteem. Hierdoor werd de relatieve verduurzaming van 41% bijgesteld naar ongeveer 15%. De klassiek gebruikte modal split van 53% woongerelateerde autoverplaatsingen werd hierdoor bijgesteld naar 45%.

In de actualisatie van het programma worden nu 1,00 parkeerplaatsen per wooneenheid voorzien. Indien bovenstaande redenering wordt gevolgd, dan kan met een gemiddeld autobezit van 1,27 auto's per gezin worden ingeschat dat een relatieve verduurzaming van 22% kan worden nagestreefd. Rekening houdende met het deelwagensysteem dat wordt voorzien, wordt deze relatieve verduurzaming bijgesteld naar ongeveer 10%. Dit betekent dat de klassiek gebruikte modal split van 53% wordt bijgesteld naar 47%.

2.4.2.1. IMPACT OP VERKEERSGENERATIE RESIDENTIËLE ONTWIKKELING

Indien met bovenstaande wijzigingen wordt rekening gehouden, betekent dit dat er op dagbasis nu 158 gemotoriseerde verplaatsingen zullen worden gegenereerd door de bewoners, een stijging met 2



verplaatsingen op dagbasis. Hoewel er dus minder wooneenheden worden voorzien, blijft de verkeersgeneratie, door de gehanteerde minder duurzame modal split, nagenoeg gelijk.

Doordat het aantal voorziene wooneenheden daalt, daalt ook het aantal bezoekers dat de residentiële ontwikkeling op dagbasis zal bezoeken. Op basis van de gehanteerde kencijfers zoals opgenomen in het initiële MOBER worden 26 gemotoriseerde verplaatsingen op dagbasis verwacht, ten opzichte van 28 gemotoriseerde verplaatsingen in het initiële MOBER. De verkeersgeneratie van de residentiële ontwikkeling blijft bij het geactualiseerde programma dan ook ongewijzigd ten opzichte van de verkeersgeneratie zoals berekend in het initiële MOBER.

2.5. MOBILITEITSPROFIEL – BUURTONDERSTEUNENDE FUNCTIES

Het programma van de andere functies op de projectsite wijzigt niet. Naar aanleiding van de opmerkingen van de provinciale omgevingsambtenaar en de ontvangen bezwaarschriften verduidelijkt de vergunningsaanvrager, na overleg met de verschillende gebruikers en de gemeente Brasschaat, het gebruik van de buurtondersteunende functies.

Het uitgangspunt is de bouw van twee scholen. Deze scholen worden na de schooluren opengesteld voor gebruik door de buurt. De refter van de school GILO/GIKO en een aantal multifunctionele lokalen van de school werden gebundeld in één paviljoen. Na de schooluren zal het paviljoen kunnen worden gebruikt door de wijk en lokale verenigingen, in samenspraak met de schooldirecties. Net zoals momenteel zaal Berkenhof de functies van de refter van school de Vlinder en multifunctionele zaal combineert.

Ook de sporthal wordt gerealiseerd ten behoeve van de twee scholen. De hal zal enkel gebruikt kunnen worden door lokale sportverenigingen (bijv. Acrogym), na samenspraak met de schooldirecties. Dit is een regulier en veelvoorkomend dubbel gebruik van lokale sportinfrastructuur.

2.6. VERKEERSGENERATIE EN CONFRONTATIE

De totale verkeersgeneratie wijzigt ten gevolge van het geactualiseerde programma dus niet of tenminste niet fundamenteel van wat in het initiële MOBER werd gerapporteerd. De gehanteerde confrontatie waarbij de afwegingskaders 'bespeelbaarheid' en 'oversteekbaarheid' werden besproken zullen dan ook niet wijzigen.

Voor de sensitiviteitstoets (zie hoofdstuk 8) zal deze van het geactualiseerde programma deze van het initiële MOBER niet overschrijden. De sensitiviteitstoets in het MOBER ging uit van een niet-verduurzaamde modal split (cq. een relatieve stijging van de berekende verkeersgeneratie met ongeveer 15% (van 45% naar 53%)). Rekening houdende met het geactualiseerde programma waarvoor een modal split werd gehanteerd van 47% dient deze relatief te stijgen met 10%, waardoor deze binnen de resultaten van de sensitiviteitstoets van het initiële MOBER valt.

2.7. PARKEREN - PARKEERNORMEN

De stedenbouwkundige verordening van Brasschaat voorziet momenteel de ontwikkeling van 1.5 parkeerplaats per wooneenheid voor meergezinswoningen en 1 per wooneenheid voor sociale en



assistentie- of zorgwoningen. Daarnaast dient er 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 50m² BVO voor creches voorzien te worden, en 1 parkeerplaats per 4 bedden voor het begeleid wonen.

De parkeerverordening laat volgende afwijkingmogelijkheden toe:

- Voor zorgwonen kan gemotiveerd afgeweken worden in functie van een verwachte verminderde mobiliteit;
- De parkeerverordening laat eveneens een afwijkingmogelijkheid toe, indien dit zal leiden 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.

Zoals beschreven in het MOBER onder punt 7.1.1 wordt voor dit project afgeweken van de parkeerverordening om een hogere ruimtelijke kwaliteit na te streven. Het is net de insteek van de gemeente Brasschaat zelf en van de vergunningsaanvrager om in een vooruitziend en duurzaam mobiliteitsprogramma te voorzien én dit net in het licht van toekomstige klimaatdoelstellingen en hedendaagse ruimtelijke ambities. Men wenst het gebruik van de auto te minimaliseren en dit door te voorzien in verscheidene andere opties en omwille van het ruimtelijk concept van de ontwikkeling (veel voorzieningen dichtbij, enkel wegen voor zwakke weggebruikers, pocketparkings, deelmobiliteit, talrijke fietsenstallingen, ...). Het is nét door af te wijken van de verordening dat het project ruimtelijk gezien meer kwaliteit biedt en zeker gezien de huidige heersende visies op autogebruik (minder autogebruik).

Het programma van het initiële MOBER, zoals gerapporteerd in hoofdstuk 7.1, voorzag in 95 wooneenheden. Er werden 71 parkeerplaatsen voorzien voor de residentiële functies, ondersteund door 12 voorbehouden parkeerplaatsen voor het voorziene deelwagensysteem. Daarnaast werd voor het begeleid wonen 1 parkeerplaats voorzien, overeenkomstig vergelijkbare projecten in de gemeente Brasschaat. Verder werden nog 4 parkeerplaatsen voorzien voor de creche. In totaal werden dus 88 parkeerplaatsen voorzien.

In het geactualiseerde programma worden 80 wooneenheden voorzien, 15 wooneenheden minder dan opgenomen in het initiële MOBER. Conform de verordening dienen hiervoor 120 parkeerplaatsen voorzien te worden. Het project voorziet in 80 parkeerplaatsen, 9 parkeerplaatsen meer dan voorzien in het initiële MOBER, wat overeenkomt met 1,00 parkeerplaats per woning, en worden er 10 voorbehouden parkeerplaatsen voorzien voor deelwagens. Elke woning zal dus kunnen beschikken over haar eigen privatieve parkeerplaats. De bewoners kunnen ook ten allen tijden gebruik maken van de deelmobiliteit.

Ten opzichte van het initiële MOBER, waarbij een relatieve afwijking van 50% werd toegepast en er dus 0,75 parkeerplaats per woning werd voorzien, worden er nu 1,00 parkeerplaats per woning voorzien. Ten opzichte van de normen gehanteerd in het MOBER stijgt het aantal parkeerplaatsen per woning nu met 33%. Er wordt bijgevolg dan ook een minder grote afwijking van de parkeerverordening vooropgesteld t.o.v. de oorspronkelijke aanvraag waarbij de afwijking nog steeds ingegeven wordt vanuit de geboden ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheidsstelling o.a. door het voorzien van deelwagens.

Verder worden nog 4 parkeerplaatsen voor de creche voorzien, en 1 parkeerplaats voor de begeleider van het begeleid wonen. In totaal worden voor het privatieve gedeelte dan ook 85 parkeerplaatsen voorzien, ondersteund door 10 voorbehouden parkeerplaatsen voor het deelwagensysteem. In totaal worden dus 95 parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen worden op de projectsite voorzien:

- 82 parkeerplaatsen ondergronds;



- 2 op het maaiveld in een parkeerpocket ter hoogte van de Leeuwenstraat;
- 1 parkeerplaats voor mindervaliden op het maaiveld ter hoogte van de Leeuwenstraat;
- 10 voorbehouden parkeerplaatsen voor het deelwagensysteem in dezelfde parkeerpocket

Onderstaande tabel vat het aanbod voor het privaat gedeelte van de ontwikkeling samen:

Parkeerplaatsen - afwijkingsmogelijkheid				
Privatief gedeelte				
Functie	Parkeernorm	Units/Oppervlakte	Afwijking	#parkeerplaatsen
Residentiële functies	1,5 ppl/we	80 eenheden	1,0 ppl/we	80
Leefgroep begeleid wonen (12p)	1 ppl/4 bedden	12 personen	1 ppl (begeleider)	1
Creche	1 ppl/50m ² BVO	200m ²	-	4
Ondersteunende maatregel	10 deelwagens	-	-	10
				95

Figuur 2: Parkeeraanbod residentiële functies

2.8. PARKEREN – BREED GEBRUIK

In hoofdstuk 7.3.1 van het initiële MOBBER wordt het 'breed gebruik' van de scholen toegelicht. Met 'breed gebruik' wordt het gebruik van de faciliteiten van de scholen na schooluren door de buurt en lokale verenigen bedoeld. In het initiële MOBBER werd het dubbel gebruik in 4 scenario's samengevat. Hierbij werden het gebruik van de sporthal en het gebruik van het paviljoen als theaterzaaltje als nieuwe functies beschouwd. De vergunningsaanvrager verduidelijkt en beperkt dit breed gebruik in samenspraak met de gebruikers en de gemeente Brasschaat. Enkel functies die vandaag reeds aanwezig zijn op de site worden in de toekomst toegelaten. Dit gaat om volgend breed gebruik van de scholen:

- De sporthal van de school wordt na de schooluren, in samenspraak met de schooldirecties en de gemeente Brasschaat, ter beschikking gesteld van lokale verenigingen (bv. Acrogym,...). Dit samen met één lokaal van het paviljoen dat kan opengesteld worden als cafetaria/bar voor een drankje na het sporten.
- De andere 4 lokalen van GILO/GIKO die ruimtelijk vervat zitten in één paviljoen worden na schooluren, in samenspraak met de schooldirecties en de gemeente Brasschaat, ter beschikking gesteld van de buurt en de wijkverenigingen. Het gebruik beperkt zich tot kaartavonden, vergaderingen, hobbyateliers,...
- Occasioneel kunnen 2 lokalen van het paviljoen, de refters van de scholen GILO/GIKO, samengevoegd worden tot een zaal en kan deze zaal samen met het podium van de school ingezet worden voor een theatervoorstelling van een lokale vereniging. Dit gebeurt maximaal enkele keren per jaar, zoals ook de school jaarlijks een schoolfeest organiseert. De bestaande zaal Berkenhof wordt ook reeds vandaag de dag enkele keren per jaar gebruikt als theater.

Voor de publieke functies wordt een parkeerpocket voorzien met 33 parkeerplaatsen ter hoogte van Middelkaart. Een bijkomende parkeergelegenheid van 4 parkeerplaatsen wordt voorzien ter hoogte van de speelplaats GILO. Deze parkeerplaatsen kunnen bereikt worden vanuit de Middelkaart via de Schoolstraat. Na de schooltijd wordt de speelplaats van GILO samen met het speelbos immers opengesteld voor de buurt en worden op het verharde deel van de speelplaats 4 parkeerplaatsen voorzien door middel van permanente markering. Om tegemoet te komen aan de principes van duurzaam ruimtegebruik, wordt een



dubbel gebruik van deze parkeerplaatsen vooropgesteld. Aan principe van het autovrij binnengebied wordt door het inbrengen van deze 4 parkeerplaatsen niet geraakt. Het uitrijden zal ook via de Middelkaart gebeuren.

Conform de stedenbouwkundige verordening van Brasschaat dienen er voor de scholen 32 parkeerplaatsen voorzien te worden. Voor de berekening wordt verwezen naar het initiële MOBER. Na de schooluren, op het moment dat de scholen deze parkeercapaciteit niet nodig hebben, worden deze parkeerplaatsen gebruikt door gebruikers van de sporthalen de cafetariabar . Op dat moment zijn er volgens de stedenbouwkundige verordening van Brasschaat 33 parkeerplaatsen nodig. Voor het gebruik van de 4 lokalen in het paviljoen na schooluren, dienen er volgens de stedenbouwkundige verordening nog 4 bijkomende parkeerplaatsen voorzien te worden. Bijgevolg worden er op het terrein van de aanvraag, in functie van het parkeren voor de publieke functies, in afdoende parkeerplaatsen voorzien conform de parkeerverordening en dient er hiervoor géén gebruik gemaakt te worden van de afwijkingmogelijkheid.

Wanneer het paviljoen als theaterzaal wordt gebruikt, dienen er volgens de stedenbouwkundige verordening 14 parkeerplaatsen voorzien te worden. Voor de berekening wordt verwezen naar scenario D uit het initiële MOBER. In het geval de sporthal en het paviljoen, in zijn functie als theater, tegelijkertijd worden gebruikt, dan zijn er in principe 13 parkeerplaatsen te weinig. Hierbij moet benadrukt worden dat de bestaande zaal Berkenhof ook reeds in de huidige situatie enkele keren per jaar gebruikt wordt als theaterzaal. Hierdoor is dus te motiveren dat er geen extra parkeerplaatsen worden voorzien aangezien dit gebruik slechts occasioneel voorkomt. Hier effectief parkeerplaatsen voor voorzien zou ruimtelijk gezien zelfs niet verantwoord zijn (er zou een overaanbod aan parkeerplaatsen zijn dan) en sluit aan bij zuinig ruimtegebruik. Meer nog, op dat moment kan ook gekeken worden of vb. een zone van de speelplaats tijdelijk en occasioneel gebruikt kan worden als parking.

Aan de parkeervraag opgelegd door de stedenbouwkundige verordening van de gemeente Brasschaat wordt bijgevolg voldaan. Echter het hoofdstuk 7.3.2 uit het initiële MOBER geeft aan dat de parkeervraag van de sporthal, conform de te gebruiken kencijfers waarschijnlijk lager ligt dan berekend uit de parkeernormen. Uit de berekende vraag vanuit het verwachte mobiliteitsprofiel blijkt dat deze zich situeren rond 21 parkeerplaatsen, wat zowel overeenkomt met de Vlaamse als Nederlandse kencijfers. Bovendien heeft de gemeente aangegeven dat de sporthal enkel zal dienen voor lokale verenigingen uit de buurt. Hieruit blijkt dat de vraag van 21 parkeerplaatsen als realistisch kan worden ingeschat, en dat er dus volgens de berekeningen een overcapaciteit aanwezig is op de parkeerpocket van 12 parkeerplaatsen. In principe dus voldoende om ook de parkeervraag van de lokalen in het paviljoen op te vangen.





WWW.MINTNV.BE