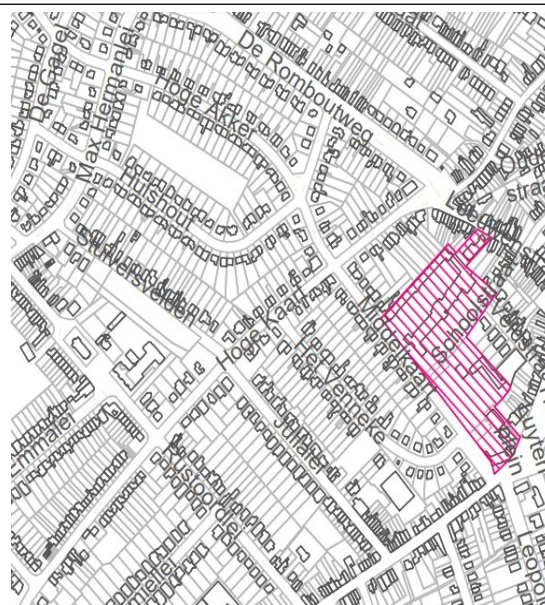


Bezwaar – titel	Paragraaf	Tekst die bij dit bezwaar gebruikt kan worden / aan te passen of over te nemen
Relatie mobiliteitsplan	1.	<p>Bij de basisprincipes lezen we dat deze parkeerverordening afgestemd is op het mobiliteitsplan.</p> <p>In een publicatie van de gemeente wordt een “startmoment” voor het mobiliteitsplan aangekondigd, later deze maand. De eerste fase van het traject zal eindigen in een “oriëntatienota”.</p> <p>Deze zaken tonen aan dat er op vandaag geen bruikbaar mobiliteitsplan voorhanden is in Brasschaat.</p> <p>Dat de parkeerverordening nu op het mobiliteitsplan is afgestemd, moet een kwinkslag zijn geweest.</p> <p>Wij verwachten eerst een gemeentelijk mobiliteitsplan, daarna een parkeerverordening.</p>
Plan Zoning 1, 2 of 3	5.	<p>Op een kadastraal plan van gemeente Brasschaat is aangeduid welke percelen in zone 1, 2 of 3 liggen.</p> <p>De parkeernormen in deze zones zijn sterk verschillend - factor x2.</p> <p>De criteria om een perceel in een bepaalde zone in te delen, zijn niet vermeld en niet éénduidig.</p> <p>De contouren van de verschillende zones maken op vele plaatsen gekke sprongen, die moeilijk te verklaren zijn in een redenering van goede ruimtelijke ordening in een bepaalde straat of wijk. Een contour van 1 zone stopt halverwege een straat of een vijftal percelen in 1 straat krijgen een andere contour dan de rest van de omgeving. Sommige sportvelden worden ingedeeld in zone 2, andere in zone 3. Sommige openbare parkings staan bij zone 1, andere - 100m verder - bij zone 3, enz.</p> <p>Er is een argumentatie dat deze zoning moet leiden tot kernversterking. Dat is een argument voor zone 1, zeker niet voor zone 2.</p> <p>Bovendien zijn er zones met 2 kleuren ingedeeld, behorende tot 2 zones = bv. Oude baan.</p> <p>Met de schijnbaar willekeurige inkleuring van de 3 zones is het gelijkheidsbeginsel geschonden.</p>
Verkeerde zone voor perceel Scholen Kaart	5.1	<p>De percelen “project scholen Kaart” waar momenteel een procedure lopende is voor verkaveling, zijn afzonderlijk omlind = huidige oppervlaktes van scholen De Vlinder, GILO en GIBO-Kaart.</p> <p>Enkel voor gebouwen op die percelen worden de parkeernormen minder streng dan in de rest van wijk Kaart. Wij zien geen reden om de percelen van de huidige scholen bij zone 2 onder te brengen, terwijl de rest van de wijk tot zone 3 behoort, zoals ook bijna de ganse gemeente of andere percelen met scholen.</p>



<p>Gebruik van deelwagens in compensatie van parking</p>	<p>8.1.6</p>	<p>Berekende parkeerplaatsen op privé-domein kunnen met een ratio van 4 op 1 ingeruild worden voor parkeerplaatsen voor private deelwagens. Voor publieke deelwagens wordt deze ratio 6 op 1. Bijvoorbeeld: bij een berekend aantal van 48 parkeerplaatsen voor een nieuwe verkaveling van 64 woningen, kan de initiatiefnemer eenvoudiger zorgen voor 12 private deelwagens, met $48 / 4 = 12$ parkeerplaatsen in totaal. Indien voor hetzelfde project publieke deelwagens ter beschikking staan (= voor iedereen bruikbaar), dan volstaat het om 8 plaatsen te voorzien als totaal aantal parkeerplaatsen, bij een nieuwe verkaveling van 64 nieuwe woningen.</p> <p>We staan positief tegenover de inzet van deelwagens, echter niet in deze verhoudingen.</p>
<p>Gebruik van deelwagens van een derde partij</p>	<p>8.1.6</p>	<p>Door het inbrengen van deelwagens in de berekening parkeerplaatsen van een aanvraag (een nieuw initiatief), wordt de erkenning van een aanvraag afhankelijk van de goede werking van een derde partij (= de firma die de deelwagens beheert). Bij later wanbeheer van deze derde partij, komt de verleende vergunning op de helling te staan. Wij vinden het niet correct dat een vergund initiatief op deze manier afhankelijk wordt van het goede beheer van een derde partij.</p>
<p>Boete betalen om te mogen overtreden</p>	<p>8.2.1</p>	<p>De initiatiefnemer die binnen zijn project onvoldoende parkeerplaatsen voorziet, kan deze niet-overeenstemming afkopen door het betalen van een "compensatoire vergoeding". De bedragen van deze boetes zijn op vandaag niet gekend. We zijn niet akkoord met deze mogelijkheid tot afwijkingen :</p> <p>Er is geen duidelijkheid op welke basis de gemeente zal beslissen over deze uitzonderingen.</p> <p>Er is geen info over de bedragen van de boetes - deze regeling lijkt erg voordelig.</p> <p>De opgelegde boete is eenmalig, terwijl het nadeel van tekort aan parkeerplaatsen blijvend zal zijn.</p>
<p>MER-screening</p>	<p>Bijlage</p>	<p>Via de website van de gemeente, zien we een MER-screening. Deze MER-screening is niet vermeld in het basisdocument van de verordening, er wordt niet naar verwezen.</p> <p>Op pagina 5 van de MER-screening wordt in een matrix het verband gelegd tussen Milieueffecten en de Parkeerverordening. Met summiere + of x , ja of neen is er een beoordeling van de milieueffecten. Deze beoordelingen krijgen een zeer beknopte commentaar, enkel in de</p>

		<p>positieve zin.</p> <p>Buiten het feit dat deze MER-matrix inhoudelijk beknopter is dan een inhoudstafel, deze andere bezwaren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bij het commentaar op hoofdstuk 5 wordt gesteld dat de nieuwe minimumnormen de onaanvaardbare parkeerdruk op het openbaar domein zullen vermijden. Het tegenovergestelde is correct: De nieuwe minimumnormen worden op vele plaatsen gemakkelijker in te vullen dan voordien, dus minder eigen parkeerplaatsen te voorzien door initiatiefnemers = meer parkeerdruk op openbaar domein.• Bij de beoordeling van hoofdstuk 8, wordt niet ingegaan op de mogelijkheid om de opgelegde normen niet te volgen en hiervoor een eenmalige boete te betalen. We kunnen ons niet inbeelden dat de milieueffecten hiervan nihil of positief zouden zijn ?