

**ONTWERP GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING**  
**Wijziging Algemeen Bouwreglement: thema fietsparkeren**

**PLAN-MER-SCREENING**

**30/11/2023**

## 1. Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer

Initiatiefnemer:	Stad Gent
Contactgegevens:	Dienst Milieu en Klimaat Woodrow Wilsonplein 1 9000 Gent Tel.: 09 268 23 00 E-mail: milieuenklimaat@stad.gent

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

Titel:	Deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren'
Reden van de opmaak van de verordening:	<p>Het stadsbestuur van Gent wenst de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving te verhogen.</p> <p>Het parkeerbeleid vertrekt steeds vanuit een parkeeroplossing op het eigen terrein: iedere bouwheer is verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing voor fiets en auto op privaat terrein. De parkeerbehoefte wordt zo weinig mogelijk afgewenteld op het openbaar domein.</p> <p>Het parkeerbeleid voor auto's beoogt een onbeperkte uitbreiding van de parkeercapaciteit te voorkomen, omdat bijkomende capaciteit bijkomend autoverkeer aantrekt. Tegelijk zorgt het autoparkeerbeleid ervoor dat bouwprojecten voldoende autoparkeercapaciteit voorzien om de parkeerdruk op straat niet bijkomend te verhogen.</p> <p>Het parkeerbeleid voor fietsen beoogt het stimuleren van het fietsgebruik als een van de mogelijke alternatieven voor autogebruik, en kiest er daarom voor om minimumnormen voor fietsparkeren vast te leggen.</p> <p>Auto- en fietsparkeren worden in Gent door twee complementaire instrumenten geregeld: enerzijds vaste normen in het bouwreglement (zie hieronder), anderzijds meer flexibele richtlijnen. Samen sturen zij het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, studenten,...</p> <p>Merk trouwens op dat deze beide fietsonderdelen in het Algemeen Bouwreglement versus de parkeerrichtlijnen niet helemaal overeenstemmen met elkaar en er bijgevolg onduidelijkheid bestaat. Deze onduidelijkheid wegnemen is een van de doelstellingen van deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren'.</p> <p>De Stad Gent kiest ervoor om enkel voor fietsparkeren bij woningbouw- en studentenhuisvestingprojecten normen op te nemen in het bouwreglement, omdat het autoparkeerbeleid, en ook het fietsparkeerbeleid in bepaalde gevallen, maatwerk vergt, bijvoorbeeld bij economische of andere grote projecten, en omdat rekening wordt gehouden met specifieke situaties, locaties, behoeftes, ... maar ook met eventuele toekomstige wijzigingen in de zones voor betalend straatparkeren, worden autoparkeren, en fietsparkeren bij andere dan woonprojecten, geregeld via (meer flexibele) richtlijnen voor auto en fiets.</p> <p>De geldende parkeerrichtlijnen voor auto en fiets zijn te raadplegen op de website van de stad Gent ('parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten').</p>
Onderwerp:	Fietsparkeren
Gebied waarop de verordening betrekking heeft:	Alle artikels zijn van toepassing op het hele grondgebied van Gent, behalve de artikels waar het toepassingsgebied expliciet geografisch beperkt is.
Reden van de opmaak van de plan-m.e.r.-screening:	De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' wordt door een instantie op gemeentelijk niveau opgesteld en is op grond van decretale bepalingen voorgeschreven. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen

	<p>Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' voldoet aan de definitie van art. 4.1.1, §1, 4° DABM. De verordening heeft betrekking op de sector 'ruimtelijke ordening'.</p> <p>De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' vormt een kader voor de toekenning van deelaspecten voor een vergunning voor een project.</p> <p>Een passende beoordeling is niet vereist aangezien geen betekenisvolle aantasting verwacht wordt van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone. Op een deelzone van het SBZ-H 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel" na, meer bepaald de Vinderhoutse Bossen, situeren zich geen Speciale Beschermingszones op het grondgebied van de stad Gent. Daarnaast situeren zich 2 deelzones van het SBZ-H "Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent" in de nabijheid van of grenzend aan het grondgebied van de deelgemeente Gentbrugge. Het plan voorziet echter geen bestemmingswijzigingen, maar louter bijkomende bepalingen binnen zones die reeds bebouwd kunnen worden.</p> <p>De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' houdt een kleine wijziging in omdat het de inkanteling van een onderdeel van reeds geldende beleidsinstrumenten, nl de parkeerrichtlijnen, betreft in het algemeen bouwreglement. Bovendien bevatte het bestaande algemeen bouwreglement reeds bepalingen over fietsparkeren. Deze worden met deze thematische wijziging geactualiseerd/geconfirmeerd aan de parkeerrichtlijnen en gebundeld in het onderdeel 5 'Parkeren' van het algemeen bouwreglement. Ook de bestaande teksten van dit 5<sup>e</sup> deel wordt geactualiseerd. Grote inhoudelijke wijzigingen zijn er bijgevolg niet (zie ook deel 4).</p> <p>Overeenkomstig artikel 4.2.3, § 3 DABM is een onderzoek tot milieueffectrapportage (plan-m.e.r.-screening) mogelijk.</p> <p><b>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.</b></p>
--	---

<b>3. Context en beschrijving van het initiatief</b>	
Context:	
Beschrijving van het initiatief:	De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' omvat het inkantelen van een onderdeel van reeds geldende beleidsinstrumenten, nl de parkeerrichtlijnen, in het algemeen bouwreglement. Hiertoe wordt in eerste instantie bestaande bepalingen over fietsparkeerplaatsen geschrapt om ze vervolgens geactualiseerd/geconfirmeerd aan de parkeerrichtlijnen, of zelfs met een beperkte update ten aanzien van deze parkeerrichtlijnen, en gebundeld in het onderdeel 5 'Parkeren' van het algemeen bouwreglement terug op te nemen. Ook de bestaande teksten van dit 5 <sup>e</sup> deel wordt geactualiseerd.
Zijn bepaalde aspecten al het onderwerp geweest van een vorige screening of MER?	Wijzigingen aan het ABR van de Stad Gent sinds 2004 zijn reeds onderworpen geweest aan een planMER-screening (bijvoorbeeld Dossiernummers: SCRSV22002 en SCRSV22016).
Welke onderdelen van het initiatief zijn niet aan screening onderworpen?	De artikelen 4.39, 4.40, 5.1, 5.9 en 5.10 (definities, en administratieve bepalingen over de inhoud van bijlages) hebben geen inhoudelijke gevolgen en dienen bijgevolg niet aan screening te worden onderworpen. Het artikel 5.3 (vroeger artikel 34) wordt uit het algemeen bouwreglement geschrapt. De P-route waarop dit artikel betrekking heeft, wordt niet meer gebruikt en is in het kader van het circulatieplan op meerdere plaatsen geknipt, waardoor ze helemaal niet meer van toepassing is. Verwijzen naar iets wat niet meer bestaat, is niet wenselijk binnen het ABR, dus is schrapping nodig. Het schrappen van dit artikel dat door andere beleidsbeslissingen niet meer toepasbaar is, heeft dus bijgevolg ook geen inhoudelijke gevolgen.
Welke onderdelen van het initiatief zijn wel aan screening onderworpen?	De artikelen 4.11, 4.12, 4.28, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 en 5.8 hebben inhoudelijke gevolgen en worden dus best voorzichtigshalve aan screening onderworpen.
Werden er redelijke alternatieven onderzocht?	Er zijn geen locatiealternatieven, want de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' is van toepassing over het volledige grondgebied van de Stad. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' heeft immers over het volledige grondgebied zijn nut. Een andere, op locatie gedifferentieerde aanpak zou de regelgeving onnodig complex maken zonder toegevoegde waarde te bieden, impact missen en dus een verlies aan kwaliteit betekenen en mogelijks zelfs ongewenste grenseffecten veroorzaken. Merk op dat voor autoparkeren net wel gedifferentieerd wordt op locatie, maar deze net daarom niet in het Algemeen Bouwreglement worden opgenomen maar in de richtlijnen blijven staan. Eveneens zijn er geen beleidsalternatieven. In het voortraject van deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' is weliswaar onderzocht of meer onderdelen van de parkeerrichtlijnen konden opgenomen worden in het algemeen bouwreglement. Maar in dat geval waren er te veel praktische en/of juridische bezwaren of een verlies aan gewenste beleidsmatige flexibiliteit. Deze aspecten blijven dus opgenomen onder de parkeerrichtlijnen. Het was echter ook een theoretische optie om ook het fietsparkeren uit het Algemeen Bouwreglement te halen en op te nemen in de parkeerrichtlijnen, maar beleidsmatig is hier de verordenende waarde van de bepalingen in het Algemeen Bouwreglement doorslaggevend.
Worden (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten verwacht?	Zoals uit deel 4 blijkt wordt geen aanzienlijke impact verwacht. Ook op het grondgebied van de buurlanden of het Waalse Gewest of Brussels Hoofdstedelijke Gewest wordt geen aanzienlijke impact verwacht. Een grensoverschrijdende consultatie is daarom niet relevant.
Welke referentiesituatie wordt gebruikt als vergelijkingsbasis voor het beschrijven en beoordelen	De referentiesituatie is de toestand van de omgeving in afwezigheid van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' waarbij

van de impact?	het algemeen bouwreglement ongewijzigd van kracht blijft, inclusief de reeds bestaande bepalingen in het algemeen bouwreglement over (gemeenschappelijke) fietsenberging bij meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting. Dit betekent ook dat de bepalingen over fietsparkeren bij meergezinswoningen en studentenhuisvesting opgenomen blijft in de geldende parkeerrichtlijnen, dewelke minder afdwingbaar zijn. Merk trouwens op dat deze beide onderdelen in het Algemeen Bouwreglement versus de parkeerrichtlijnen niet helemaal overeenstemmen met elkaar en er bijgevolg onduidelijkheid bestaat.
----------------	---

4. MILIEUEFFECTEN													
Initiatief- onderdelen	Mobiliteit	Lucht, geluid, licht	Mens (gezondheid, veiligheid, ruimtelijke ordening)	Klimaat	Bodem	Water	Stoffelijke goederen, energie en grondstoffenvoorraden	Archeologie	Onroerend Erfgoed en Landschap	Biodiversiteit	Onderlinge samenhang	Mogelijke effecten	Zijn de mogelijke effecten aanzienlijk?
Art. 4.11: Voorwaarden waaraan een meergezinswoni ng moet voldoen	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Enige wijziging binnen dit artikel is de aanpassing van de terminologie 'sociale huisvesting' tot 'sociale woningbouw'. Deze aangepaste begripsomschrijving heeft geen wijzigingen in milieueffecten tot gevolg.	Neen
Art. 4.12: Fietsenberging	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Dit artikel wordt geschrapt (op deze plaats) in het algemeen bouwreglement. De thematisch wijziging die wordt doorgevoerd groepeert ook de inhoudelijk bij elkaar passende artikelen. Dit artikel wordt daarom (gewijzigd) hernomen in deel 5 'Parkeren' van dit algemeen bouwreglement. De milieueffecten van deze wijzigingen worden onderzocht bij de artikelen van dit 5 <sup>e</sup> deel. Bijgevolg kan gesteld worden dat het schrappen (en verder hernemen) van dit artikel een louter administratieve ingreep is, zonder milieueffecten.	Neen
Art. 4.28: Gemeen- schappelijke fietsenberging	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Dit artikel wordt geschrapt (op deze plaats) in het algemeen bouwreglement. De thematisch wijziging die wordt doorgevoerd groepeert ook de inhoudelijk bij elkaar passende artikelen. Dit artikel wordt daarom (gewijzigd) hernomen in deel 5 'Parkeren' van dit algemeen bouwreglement. De milieueffecten van deze wijzigingen worden onderzocht bij de artikelen van dit 5 <sup>e</sup> deel. Bijgevolg kan gesteld worden dat het schrappen (en verder hernemen) van dit artikel een louter administratieve ingreep is, zonder milieueffecten.	Neen

Art. 5.2 Drempelwaarde per type	Pos	Pos	Pos	Pos	Neg tot neu traa 	Neg tot neu traa 	/	Neu traa 	Pos	Neg tot neu traa 	Pos	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die elementen uit de bestaande richtlijnen die relevant zijn voor fietsparkeren voor wonen en studentenhuisvesting worden toegevoegd in het ABR zodat dit als 1 geheel kan gelezen worden. Deze zijn bijgevolg nieuw in het ABR. Aangezien de insteek louter een vertaling van de niet-verordenende richtlijnen naar verordenende voorschriften was, vertrokken we van de huidige parkeerrichtlijnen. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie is m.a.w. dus vooral de verordenende werking nieuw.</li> </ul> </li> <li>Drempelwaarde voor eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen: in de richtlijnen wordt geen onderscheid gemaakt tussen woningtypes en moeten bij elk project fietsparkeerplaatsen voorzien zijn, ongeacht de grootte. Hoe groter een project, hoe meer mogelijkheden om collectieve oplossingen te voorzien en hoe efficiënter kan omgesprongen worden met de ruimte. Omdat het zeker bij (bestaande) rijwoningen, soms moeilijk is de verschillende kwaliteitsaspecten te verenigen (bv. contact met de straat, fietsenberging, vlotte toegang...) stellen we de bouw of verbouwing van individuele woningen vrij van de verplichte fietsenberging en hanteren we dus een drempelwaarde. Voor meergezinswoningen blijft gelden dat er altijd ruimte moet voorzien worden voor fietsparkeerplaatsen. Dat is ook in het huidige ABR zo. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie is m.a.w. voor het algemeen bouwreglement voor vooral de normering voor eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen, met drempelwaarde, nieuw.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Mobiliteit:</b> Door het bepalen van een zeer lage ondergrens als drempelwaarde (of zelfs geen ondergrens voor meergezinswoningen, kamerwoningen of studentenhuisvesting (= referentiesituatie)) worden heel veel projecten gevat door deze fietsparkeerverordening. Hierdoor worden voor deze projecten (ruimtelijk) kwalitatieve fietsparkeerplaatsen voorzien (naar aantal plaatsen, inclusief ruimte voor buitenmaatse fietsen, en manoeuvreermogelijkheden), wat een modal shift richting meer duurzame modi (fiets in het bijzonder) ondersteunt. Ten aanzien van de referentiesituatie, waar reeds gelijkaardige drempelwaarden rond</p>	Neen
---------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-------------------------------	-------------------------------	---	-----------------	-----	-------------------------------	-----	--	------

											<p>fietsparkeerplaatsen opgenomen zijn in het algemeen bouwreglement voor meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting, is dit een eerder neutraal effect. Maar door de uitbreiding richting eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen (vanaf 5 woningen) vallen wel heel wat meer projecten onder de toepassing van het algemeen bouwreglement, wat een positief effect is gezien het verordenend karakter. Ten aanzien van de deelnota parkeerrichtlijnen fiets en auto wordt hier wel een drempelwaarde van 5 woningen toegevoegd omdat het zeker bij (bestaande) rijwoningen, soms moeilijk is de verschillende kwaliteitsaspecten te verenigen (bv. contact met de straat, fietsenberging, vlotte toegang...). Het gezamenlijk effect voor mobiliteit komt dus eerder op beperkt positief.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Gezien de verwachting in mobiliteit dat deze wijziging een beperkt positief effect genereert door het stimuleren van een meer duurzame modal shift (in casu richting meer fiets), kan ook voor de disciplines lucht en geluid een beperkt positief effect verwacht worden ten aanzien van de referentiesituatie. Fietsverkeer veroorzaakt immers geen luchtverontreiniging en heeft in vergelijking met gemotoriseerd verkeer ook amper impact op de geluidskwaliteit.</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Gezien de verwachting in mobiliteit dat deze wijziging een beperkt positief effect genereert door het stimuleren van een meer duurzame modal shift (in dit geval richting fiets), kan ook voor de discipline mens – gezondheid een beperkt positief effect verwacht worden en dit zowel door het verlagen van de druk van de chemische en fysische stressoren (lucht- en geluidskwaliteit) als door het stimuleren van een meer actieve levensstijl. Enerzijds omdat mensen die vaak de fiets gebruiken om zich te verplaatsen een gezondere (= actievere) levensstijl hebben in vergelijking met automobilisten en anderzijds omdat de duurzamere modal shift ook beperkt gunstige effecten heeft op lucht- en geluidskwaliteit.</p> <p>Ook op het vlak mens – ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat duidelijke regels over fietsparkeerplaatsen een beperkt positief effect hebben ten aanzien van de referentiesituatie (in dit geval vooral door de uitbreiding richting eengezinswoningen,</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



											<p>schakelwoningen en verkavelingen (vanaf 5 woningen)) aangezien dat een goede fietsparkeerinfrastructuur an sich een ruimtelijke kwaliteit is en er ook ruimtelijke meerwaarde gecreëerd wordt door het vermijden van wildparkeren van fietsen. Daarnaast leidt een als maar verder doorgedreven modal shift (in dit geval richting meer fiets) naast een verminderd autogebruik ook tot verminderd autobezit, waardoor ook minder autoparkeerplaatsen vereist zijn.</p> <p><b>Klimaat:</b> Gezien de verwachting in mobiliteit dat deze wijziging een beperkt positief effect genereert door het stimuleren van een meer duurzame modal shift (in casu richting meer fiets), kan ook aangenomen worden dat deze wijziging zal resulteren in minder CO2-emissies en bijgevolg dus ook in een beperkt positief effect ten aanzien van de referentiesituatie.</p> <p><b>Bodem:</b> De effecten op bodem zijn eerder beperkt tot plaatselijk beperkt meer ruimte-inname/verharding en afdichting van de bodem, of in grotere projecten vergraving van de bodem voor fietsparkeerinfrastructuur onder het maaiveld. Echter, verhoudingsgewijs, bijvoorbeeld tot autoparkeerplaatsen, is deze extra ruimte beperkt voor fietsparkeerinfrastructuur. Bovendien leidt een als maar verder doorgedreven modal shift (in dit geval richting meer fiets – zie discipline mobiliteit) naast een verminderd autogebruik ook tot verminderd autobezit, waardoor ook minder autoparkeerplaatsen vereist zijn. Op die manier komt er weer ruimte vrij. Het is op dit strategisch beoordelingsniveau onmogelijk om de exacte verhouding tussen beide te gaan bepalen, maar zelfs zonder rekening te houden met een eventueel verminderde nood aan autoparkeerplaatsen kan zoals hoger gesteld aangenomen worden dat de bijkomende ruimte-inname eerder beperkt te noemen is. Het effect op bodem is, ten aanzien van de referentiesituatie waarbij door de voorliggende wijzigingen in de regelgeving heel wat meer projecten onder de toepassing van deze aspecten van het algemeen bouwreglement komen te vallen (door de uitbreiding richting eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen (vanaf 5 woningen)), bijgevolg dus beperkt negatief (door de eerder beperkte bijkomende ruimte-inname) tot neutraal (bij verminderde nood aan autoparkeerplaatsen) te noemen.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

												<p><b>Water:</b> De effecten op water spelen zich vooral af op de aspecten rond verharding. Gelijkaardig met de discipline bodem kan ook voor water geconcludeerd worden dat de effecten, ten aanzien van de referentiesituatie, eerder beperkt negatief tot neutraal te noemen is.</p> <p><b>Archeologie:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de discipline archeologie.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> Gelijkaardig aan de discipline mens - ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat duidelijke regels over fietsparkeerplaatsen een beperkt positief effect hebben ten aanzien van de referentiesituatie gezien de nieuwe drempelwaarde voor eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen. Immers bij projecten van of in de directe buurt van beschermt erfgoed of landschappen kunnen deze gewijzigde regels over fietsparkeren bijvoorbeeld de contextwaarde van dit erfgoed of landschap beter beschermen.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> Er zijn geen rechtstreekse effecten op biodiversiteit. Onrechtstreeks kunnen meer verharde oppervlaktes (fietsparkeerinfrastructuur) wel leiden tot minder ruimte voor biodiversiteit. Deze balans aan verharde oppervlaktes gemaakt in de discipline bodem. Bijgevolg kan gelijkaardig met de discipline bodem kan ook voor biodiversiteit geconcludeerd worden dat de effecten, ten aanzien van de referentiesituatie, eerder beperkt negatief tot neutraal te noemen is.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> Het gezamenlijk effect voor mobiliteit komt op beperkt positief door de ondersteuning van de modal shift richting meer fietsgebruik. Dit effect zet zich door in de disciplines lucht, geluid, mens – gezondheid, mens – ruimtelijke ordening, klimaat en zelfs onroerend erfgoed en landschap. Fietsparkeerinfrastructuur brengt echter ook verharding met zich mee. Deze kunnen beperkt negatieve tot neutrale effecten hebben op disciplines bodem, water, archeologie en biodiversiteit.</p>	
Art. 5.3 Drempelwaarde	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	Door bij uitbreidingen steeds te kijken naar de situatie van de nieuwe toestand, en dus niet enkel naar de uitbreiding zelf, wordt de impact	Neen

bij uitbreidingen												van het algemeen bouwreglement gemaximaliseerd. De milieupact van drempelwaardes bij uitbreidingen is voor de verschillende disciplines verder gelijkaardig als bij de bepaling van de drempelwaardes zelf (art 5.2). Ten aanzien van de referentiesituatie is dit een verstrenging ten aanzien van de deelnota (waar enkel de uitbreiding in aanmerking kwam voor de drempelwaarde), maar gelijk aan het bestaande algemeen bouwreglement (waar steeds de nieuwe situatie in aanmerking kwam voor de drempelwaarde).	
Art. 5.4 Normslag en aantal fietsparkeerplaa tsen	Neu traa l tot pos	Neu traa l tot pos	Neu traa l tot pos	Neu traa l tot pos	Neg tot pos	Neg tot pos	/	Neu traa l	Neu traa l tot pos	Neg tot pos	Neg tot pos	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De norm voorgesteld in de voorliggende wijziging van het ABR verandert van noodzakelijk aantal m<sup>2</sup> naar aantal noodzakelijke fietsparkeerplaatsen per slaapkamer/kamer/unit/woning. Volgens de initiatiefnemer is duidelijk gebleken dat de m<sup>2</sup> die in het huidige ABR zijn vastgelegd, niet noodzakelijk comfortabele fietsparkeerplaatsen opleveren. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Dit is bijgevolg vooral een vormelijke wijziging waarbij de geest gelijk blijft. Aangezien dat het aantal vierkante meters, als proxy voor het aantal plaatsen, hierbij desondanks niet steeds de gewenste kwaliteit opleverde, is de omschakeling naar de essentie van de norm, nl. het aantal plaatsen, gelijkaardig in geest en dus te beschouwen als een optimalisatie.</li> </ul> </li> <li>Het toevoegen van een aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers is nieuw t.o.v. het huidig ABR. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Dit is een inhoudelijke wijziging die milieueffecten kan genereren.</li> </ul> </li> </ul> <p>Wijzigingen t.a.v. de bestaande richtlijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aangezien de richtlijnen uit de deelnota voor alle zones gelijk zijn voor wonen, is er geen tabel met de zonering opgenomen in de tekst van het ABR. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Inhoudelijk betekent dit m.a.w. geen wijziging.</li> </ul> </li> <li>In de deelnota staan serviceflats/assistentiewoningen als categorie opgenomen. Dit valt onder meergezinswoningen in het ABR en wordt bijgevolg niet opgenomen als aparte categorie. Omdat het aantal bewoners per slaapkamer hier veelal beperkter is dan in gewone woningen, wordt wel een afwijkingsmogelijkheid voorzien om maatwerk mogelijk te</li> </ul>	Neen



												<p>terrein. De bestaande norm voor bezoekersplaatsen van woningen is niet voldoende om alle fietsen op eigen terrein te laten stallen, daarom wordt deze norm verhoogd.</p> <p>⇒ Dit kan als een verstrenging van de bestaande richtlijnen beschouwd worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor sociale woningbouw moeten geen bezoekersplaatsen georganiseerd worden behalve als het inpasbaar is op nieuw of heraan te leggen openbaar domein: omwille van beheers- en financieringsredenen wordt de buitenruimte bij sociale woningbouw (veelal meergezinswoningen) vaak opgenomen in het openbaar domein. Dat maakt dat er meestal geen mogelijkheid is om op maaiveldniveau bezoekersfietsparkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein.</li> </ul> <p>⇒ Dit kan beschouwd worden als een aanpassing naar de uitvoerbaarheid van de bestaande richtlijnen.</p> <p><b>Mobiliteit:</b> Hierboven werden de wijzigingen t.a.v. de referentiesituatie beschreven. Deze kunnen beschouwd worden als louter administratief dan wel als optimalisaties. De bepalingen over de bezoekersfietsparkeerplaatsen zijn inhoudelijk nieuw t.a.v. het bestaande ABR, of optimalisaties t.a.v. de bestaande richtlijnen. De impact op mobiliteit is, voor het aantal fietsparkeerplaatsen, bijgevolg neutraal (administratieve wijzigingen en aantal fietsparkeerplaatsen bij sociale woningbouw) tot beperkt positief voor de wijziging van het aantal m<sup>2</sup> naar aantal fietsparkeerplaatsen gezien deze optimalisatie de modal shift richting meer duurzame modi (in dit geval de fiets) ondersteunt. Aangezien de bepalingen over de bezoekersfietsparkeerplaatsen nieuw zijn t.a.v. het bestaande algemeen bouwreglement en een verstrenging zijn t.a.v. de bestaande richtlijnen, m.u.v. de bepaling voor de sociale woningbouw, kan dit beschouwd worden als verdere ondersteuning van de modal shift richting meer duurzame modi (in dit geval fiets). Dit kan als een beperkt positief effect omschreven worden. Wat de bepaling m.b.t. de sociale woningbouw betreft, kan gesteld worden dat het aantal bezoekersfietsparkeerplaatsen in theorie afneemt (met beperkt negatief effect voor het wegvallen van ondersteuning duurzame modi fiets), maar in de praktijk waren er in de bestaande situatie problemen met de uitvoerbaarheid van de bepalingen, waardoor er relatief weinig wijzigt. Samengevat over de</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

											<p>bezoekersfietsparkeerplaatsen kan aldus gesteld worden dat het beperkt positief effect overweegt.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Gezien de neutrale tot beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de disciplines lucht en geluid de effecten neutraal tot beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Gezien de neutrale tot beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline gezondheid de effecten neutraal tot beperkt positief zullen zijn en dit zowel door het verlagen van de druk van de chemische en fysische stressoren (lucht- en geluidskwaliteit) als door het stimuleren van een meer actieve levensstijl. Voor de discipline mens – ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat zowel voor de wijziging van het aantal m<sup>2</sup> naar aantal fietsparkeerplaatsen als voor het aantal fietsparkeerplaatsen bij sociale woningbouw de effecten beperkt positief zijn. In het eerste geval omdat deze optimalisatie moet leiden tot meer kwalitatieve fietsenbergingen, in het tweede geval omdat dit een kleinere ruimte-inname mogelijk maakt zonder verlies aan functionaliteit. Ook op het vlak van bezoekersfietsparkeerplaatsen kan gesteld worden dat de nieuwe bepalingen zullen helpen om de fietsparkeerproblematiek op openbaar domein op te lossen en dus als beperkt positief kunnen omschreven worden voor de discipline mens - ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Klimaat:</b> Gezien de neutrale tot beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline klimaat de effecten neutraal tot beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Bodem:</b> Voor de discipline bodem is vooral de effectgroep rond verharding relevant. De administratieve wijzigingen hebben geen effect op de discipline bodem. De wijziging van het aantal m<sup>2</sup> naar aantal fietsparkeerplaatsen kan mogelijk een beperkte extra ruimte-inname vereisen wat bijgevolg een beperkt negatief effect heeft op de verhardingsbalans van een project. De wijziging van het aantal fietsparkeerplaatsen bij sociale woningbouw betekent een lager aantal vereiste plaatsen en bijgevolg een beperkt kleinere</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

											<p>noodzakelijke ruimte-inname wat een beperkt positief effect heeft op de verhardingsbalans van een project. De bepalingen over de bezoekersfietsparkeerplaatsen zullen leiden tot een beperkte extra verharding voor fietsstallingen voor bezoekers, wat als beperkt negatief kan omschreven worden. Echter deze maatregel ondersteunt ook een duurzame modal shift, waardoor bijgevolg ook de nood aan autoparkeerplaatsen kan afnemen en er zo verharding kan vermeden worden. Dit effect voor bezoekersfietsparkeerplaatsen kan dus als beperkt negatief tot neutraal omschreven worden.</p> <p><b>Water:</b> Ook voor de discipline water is vooral de effectgroep rond verharding relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Archeologie:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de discipline archeologie.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de disciplines onroerend erfgoed en landschap. Aangezien dat de bepalingen voor de bezoekersfietsparkeerplaatsen zullen helpen om de fietsparkeerproblematiek op openbaar domein op te lossen, kan dit betekenen dat de contextwaarde van erfgoed of landschappen verbetert waardoor een beperkt positief effect gecreëerd wordt.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> Ook voor de discipline biodiversiteit is vooral de effectgroep rond verharding/ruimte-inname relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> Over alle disciplines heen zijn de effecten beperkt tot misschien wel zeer beperkt te noemen. Naast enkele administratieve wijzigingen die neutrale effecten genereren, zorgt de wijziging van het aantal m<sup>2</sup> naar aantal fietsparkeerplaatsen voor beperkt positieve effecten op vlak van mobiliteit (duurzamere modal</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

												<p>shift) en bijgevolg ook lucht, geluid, mens - gezondheid en klimaat. Deze wijziging houdt mogelijks wel een beperkte toename in van de oppervlakte voor fietsenbergingen, waardoor een beperkte negatief effect kan ontstaan op de verhardingsbalans van projecten (bodem, water, biodiversiteit). Voor mens – ruimtelijke ordening is hier vooral de beoogde kwaliteitsverbetering doorslaggevend waardoor het effect als beperkt positief kan beschouwd worden. De wijziging van het aantal fietsparkeerplaatsen bij sociale woningbouw is dan weer neutraal op het vlak van mobiliteit en bijgevolg ook lucht, geluid, mens - gezondheid en klimaat, maar ruimte-efficiënter en dus beperkt positief voor de disciplines mens – ruimtelijke ordening, bodem, water en biodiversiteit. De bepalingen over bezoekersfietsparkeerplaatsen kunnen samengevat als beperkt positief effect beschouwd worden doordat het de fietsparkeerproblematiek op openbaar domein helpt op te lossen en zo de duurzame modi fiets ondersteunt. Bijgevolg kan dus ook lucht, geluid, mens - gezondheid en klimaat hiervoor een beperkt positief effect bekomen worden. Ook voor mens – ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed en landschap heeft deze bepaling beperkt positieve effecten wegens het ondersteunen van een oplossing van de fietsproblematiek en dus het winnen van ruimtelijke kwaliteit. In het kader van de verhardingsbalans kan voor bezoekersfietsparkeerplaatsen een beperkt negatief tot neutraal effect omschreven worden (discipline bodem, water, biodiversiteit).</p>	
Art. 5.5 Bereikbaarheid en toegankelijkheid fietsenstalling	Pos	Pos	Pos	Pos	Neu traa l tot neg	Neu traa l tot neg	/	Neu traa l	Neu traa l tot neg	Neu traa l tot neg	Pos tot neg	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het huidige ABR zijn al inrichtingsvoorschriften voor het comfortabel stallen van fietsen in fietsenbergingen bij meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting opgenomen. Deze voorschriften zijn overgenomen en bijkomend worden maatregelen gevraagd in het geval de fietsenberging zich niet op het maaiveld bevindt. Hiertoe wordt verwezen in de toelichting naar richtlijnen uit de brochure ontwerprichtlijnen fietsparkeren. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Bestaande bepalingen worden inhoudelijk behouden. Hier is dus geen fundamenteel verschil tussen de referentiesituatie en de geplande toestand. De bepaling voor fietsenbergingen die zich niet op het maaiveld bevinden is wel nieuw in het algemeen bouwreglement.</li> </ul> </li> <li>Gezien bezoekersfietsparkeerplaatsen een nieuw onderdeel zijn</li> </ul>	Neen



											<p>in het algemeen bouwreglement, zijn er ook nieuwe inrichtingsvoorschriften aan deze te verwezenlijken fietsparkeerplaatsen.</p> <p>⇒ Uiteraard zijn deze inrichtingsvoorschriften nieuw t.a.v. de referentiesituatie.</p> <p>Wijzigingen t.a.v. de bestaande richtlijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er worden bijkomende maatregelen gevraagd in het geval de fietsenberging zich niet op het maaiveld bevindt. Hiertoe wordt in de toelichting verwezen naar richtlijnen uit de brochure ontwerprichtlijnen fietsparkeren.</li> </ul> <p>⇒ Het is bijgevolg enkel de nood aan maatregelen die bijkomend wordt vastgelegd in het algemeen bouwreglement. De exacte uitvoering, of de verschillende opties hiertoe blijven ongewijzigd in de richtlijnen.</p> <p><b>Mobiliteit:</b> De impact op mobiliteit is neutraal voor het behoud van de inhoudelijke elementen. Als bijkomende bepaling wordt de nood aan maatregelen vastgelegd indien de fietsenberging zich niet op het maaiveld bevindt. Dit is positief gezien dit de functionaliteit van de fietsenberging garandeert. De mogelijke maatregelen zelf zijn niet nieuw, gezien deze reeds in de richtlijnen opgenomen waren. Het effect van deze bepaling is bijgevolg beperkt positief. Voor de nieuwe bezoekersfietsparkeerplaatsen zijn ook inrichtingsbepalingen vastgelegd in het nieuwe algemeen bouwreglement. Ook hier garanderen deze bepalingen de functionaliteit van deze bezoekersfietsparkeerplaatsen, wat positief is. Ook hier is het effect op mobiliteit dus beperkt positief.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de disciplines lucht en geluid de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline gezondheid de effecten beperkt positief zullen zijn en dit zowel door het verlagen van de druk van de chemische en fysische stressoren (lucht- en geluidskwaliteit) als door het stimuleren van een meer actieve levensstijl. Op vlak van</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

											<p>ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat het vastleggen van de nood aan (in richtlijnen bestaande) maatregelen voor de bereikbaarheid van fietsenbergingen die zich niet op het maaiveld bevinden de functionaliteit van het systeem bevorderen en dus positief zijn. Een gelijkaardige redenering kan gemaakt worden over de inrichtingsvoorwaarden van bezoekersfietsparkeerplaatsen. De effecten op mens – ruimtelijke ordening zijn bijgevolg beperkt positief.</p> <p><b>Klimaat:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline klimaat de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Bodem:</b> Voor de discipline bodem is vooral de effectgroep rond verharding relevant. Het vastleggen van de nood aan (in richtlijnen bestaande) maatregelen voor de bereikbaarheid van fietsenbergingen die zich niet op het maaiveld bevinden zal tot consequentie hebben dat hier iets meer ruimte voor vereist is wegens de kwaliteitseisen (hellingsgraden edm) en dus eerder als een beperkt negatief effect kan beschouwd worden. Voor bezoekersparkeerplaatsen kan gesteld worden dat de bepalingen een neutraal effect hebben op verharding of de discipline bodem in het algemeen.</p> <p><b>Water:</b> Ook voor de discipline water is vooral de effectgroep rond verharding relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Archeologie:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de discipline archeologie.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> Op vlak van onroerend erfgoed kan gesteld worden dat het vastleggen van de nood aan (in bestaande richtlijnen beschreven) maatregelen voor de bereikbaarheid van fietsenbergingen die zich niet op het maaiveld bevinden een impact kan hebben op het onroerend erfgoed. Bovendien zijn dit geen nieuwe richtlijnen, deze maken dus reeds</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

												<p>deel uit van de referentiesituatie. Er zijn bovendien afwijkingmogelijkheden voor onroerend erfgoed op vlak van aantal plaatsen en de oppervlakte. Dit kan aldus beschouwd worden als een beperkt negatief effect. De impact op landschap is eerder neutraal. De inrichtingsvoorwaarden van bezoekersfietsparkeerplaatsen hebben geen effect op de discipline onroerend erfgoed en landschap. De effecten op onroerend erfgoed en landschap zijn bijgevolg neutraal tot beperkt negatief.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> Ook voor de discipline biodiversiteit is vooral de effectgroep rond verharding/ruimte-inname relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> de milieueffecten van de mobiliteitsgerelateerde disciplines zijn beperkt positief. Voor de disciplines gelinkt aan ruimte-inname en verharding zijn de effecten neutraal tot beperkt negatief. Dit is ook zo voor de discipline onroerend erfgoed en landschap.</p>	
Art. 5.6 Oppervlaktevereisten	Pos	Pos	Pos	Pos	Neg	Neg	/	Neutraal	Neutraal tot neg	Neg	Pos tot neg	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De oppervlaktevereisten zijn aangepast t.o.v. het huidige ABR. De nieuwe normen werden berekend op basis van steekproeven van verschillende dossiers met verschillende stallingssystemen. Oppervlaktevereisten worden dus behouden in het ABR, maar ze worden opgetrokken per te verwezenlijken fietsenstalling. De benodigde oppervlakte is afhankelijk van de indeling van de fietsenberging en het gebruikte systeem. Het aantal m<sup>2</sup> is bijgevolg een leidraad om voldoende ruimte te voorzien. Voor de concrete inrichting wordt verwezen naar de ontwerprichtlijnen. De aanvrager moet in zijn vergunningsaanvraag aantonen dat voldoende ruimte voorzien wordt en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie moet m.a.w. rekening gehouden worden met grotere fietsenbergingen.</li> </ul> </li> <li>In dit artikel worden ook nieuwe vereisten toegevoegd voor bezoekersparkeerplaatsen en voor buitenmaatse fietsen. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie moet m.a.w. rekening gehouden worden met grotere fietsenbergingen.</li> </ul> </li> </ul>	Neen

											<p>Wijzigingen t.a.v. de bestaande richtlijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De oppervlaktevereisten zijn nieuw t.o.v. de deelnota Parkeerrichtlijnen fiets en auto. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie moet m.a.w. rekening gehouden worden met grotere fietsenbergingen. Dit is echter te nuanceren omdat de oppervlaktevereisten in de referentiesituatie opgenomen was in een ander instrument (in dit geval het algemeen bouwreglement). De oppervlaktevereisten zijn t.a.v. van dat algemeen bouwreglement wel aangepast (zie hoger).</li> </ul> </li> <li>• Het verplicht voorzien van ruimte voor buitenmaatse fietsen wordt aangepast t.a.v. de ontwerprichtlijnen: er moet vanaf 11 fietsen 10% voorzien worden, terwijl de ontwerprichtlijnen dit pas opleggen vanaf 21. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie moet m.a.w. rekening gehouden worden met grotere fietsenbergingen.</li> </ul> </li> <li>• Ook bij sociale woningen is ruimte voor buitenmaatse fietsen zinvol. Omdat het bezit van dergelijke fietsen bij die doelgroep beperkter is, alleen al omwille van de hoge kostprijs van buitenmaatse fietsen, wordt voor sociaal wonen de drempel op 21 fietsparkeerplaatsen gehouden zoals in de richtlijnen en leggen we het minimale aandeel vast op 5% i.p.v. 10%. <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ T.a.v. de referentiesituatie moet m.a.w. rekening gehouden worden met grotere fietsenbergingen.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Mobiliteit:</b> De gewijzigde oppervlaktevereisten voor zowel standaardfietsen als buitenmaatse fietsen (ook voor sociaal wonen) en bezoekersplaatsen moeten zorgen voor meer fietsparkeer comfort. Bijgevolg ondersteunt deze wijziging een modal shift richting meer duurzame modi (in dit geval de fiets), waardoor een beperkt positief effect verwacht wordt.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de disciplines lucht en geluid de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline gezondheid de effecten beperkt</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

											<p>positief zullen zijn en dit zowel door het verlagen van de druk van de chemische en fysische stressoren (lucht- en geluidskwaliteit) als door het stimuleren van een meer actieve levensstijl. Op vlak van ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat ruimere fietsenbergingen de functionaliteit van deze fietsbergingen bevorderen en dus positief zijn voor zowel standaardfietsen als buitenmaatse fietsen (ook voor sociaal wonen) en bezoekersplaatsen. De effecten op mens – ruimtelijke ordening zijn bijgevolg beperkt positief.</p> <p><b>Klimaat:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de disciplines lucht en geluid de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Bodem:</b> Voor de discipline bodem is vooral de effectgroep rond verharding relevant. Het uitbreiden van de oppervlaktevereisten van fietsenbergingen voor zowel standaardfietsen als buitenmaatse fietsen (ook voor sociaal wonen) en bezoekersplaatsen zal tot consequentie hebben dat hier iets meer ruimte voor vereist is en dus eerder als een beperkt negatief effect kan beschouwd worden.</p> <p><b>Water:</b> Ook voor de discipline water is vooral de effectgroep rond verharding relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Archeologie:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de discipline archeologie.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> Op vlak van onroerend erfgoed kan gesteld worden dat het uitbreiden van de oppervlaktevereisten van fietsenbergingen voor zowel standaardfietsen als buitenmaatse fietsen (ook voor sociaal wonen) en bezoekersplaatsen een impact kan hebben op het onroerend erfgoed. Er zijn afwijkingmogelijkheden voor onroerend erfgoed op vlak van aantal plaatsen en de oppervlakte. Dit kan aldus beschouwd worden als een beperkt negatief effect. De impact op landschap is eerder neutraal. De effecten op onroerend erfgoed en landschap zijn bijgevolg</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

												<p>neutraal tot beperkt negatief.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> Ook voor de discipline biodiversiteit is vooral de effectgroep rond verharding/ruimte-inname relevant. De effectinschatting is bijgevolg volledig gelijkaardig als in de discipline bodem.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> de milieueffecten van de mobiliteitsgerelateerde disciplines zijn beperkt positief. Voor de disciplines gelinkt aan ruimte-inname en verharding zijn de effecten beperkt negatief. De discipline onroerend erfgoed en landschap heeft beperkt negatieve tot neutrale effecten.</p>	
Art. 5.7 Afwijkingsmogelijkheden	Neutraal	Neutraal	Neutraal tot pos	Neutraal	Pos	Pos		Neutraal	Neutraal tot pos	Pos	Neutraal tot pos	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het huidige ABR staan al afwijkingsmogelijkheden op het voorzien van een fietsenberging bij meergezinswoningen. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn overgenomen en beperkt aangepast. <ul style="list-style-type: none"> <li>T.a.v. de referentiesituatie betekent dit geen inhoudelijke wijziging.</li> </ul> </li> <li>Een afwijkingsmogelijkheid voor erkende assistentiewoningen wordt toegevoegd. In de richtlijnen hebben die immers een aparte norm terwijl ze in het ABR onder de meergezinswoningen vallen. <ul style="list-style-type: none"> <li>T.a.v. de referentiesituatie (algemeen bouwreglement) is deze afwijkingsmogelijkheid dus nieuw.</li> </ul> </li> <li>Daarnaast wordt nog een bijkomende afwijkingsmogelijkheid voorzien voor de gevallen waarbij een fietsenberging efficiënter wordt ingericht – en dat ook wordt aangetoond – en er dus minder m<sup>2</sup> nodig (en dus toegelaten) zijn om voldoende fietsen comfortabel te stallen. <ul style="list-style-type: none"> <li>T.a.v. de referentiesituatie is dit bijgevolg een nieuwe afwijkingsmogelijkheid.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Mobiliteit:</b> Er zijn geen fundamentele wijzigingen voorzien voor de afwijkingsmogelijkheden op het aantal te voorziene parkeerplaatsen. Enkel de afwijkingsmogelijkheid voor erkende assistentiewoningen is nieuw. Gezien de specifieke context van assistentiewoningen heeft dit weinig impact op de discipline mobiliteit.</p> <p>De nieuwe afwijkingsmogelijkheid voor kleinere fietsenbergingen (in</p>	Neen

											<p>oppervlakte), maar met eenzelfde aantal plaatsen, heeft eveneens weinig tot geen impact op de discipline mobiliteit gezien moet kunnen aangetoond worden dat de functionaliteit/gebruikscomfort van de fietsenberging gelijk blijft. Bijgevolg kan gesteld worden dat impact op de discipline mobiliteit neutraal is.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Aangezien er een neutrale impact is op de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat er ook een neutrale impact is op de disciplines lucht en geluid (geen impact op keuze vervoerswijze).</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Aangezien er een neutrale impact is op de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat er ook een neutrale impact is op de discipline mens - gezondheid (geen impact op keuze vervoerswijze). De afwijkingsmogelijkheden bieden dus een optimalisatie van de ruimtelijke ordening aan, wat als een beperkt positief effect beschouwd wordt.</p> <p><b>Klimaat:</b> Aangezien er een neutrale impact is op de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat er ook een neutrale impact is op de discipline klimaat (geen impact op keuze vervoerswijze).</p> <p><b>Bodem:</b> De afwijkingsmogelijkheden bieden een optimalisatie van de nodige ruimte-inname/verharding aan, wat als een beperkt positief effect beschouwd wordt.</p> <p><b>Water:</b> De afwijkingsmogelijkheden bieden een optimalisatie van de nodige ruimte-inname/verharding aan, wat als een beperkt positief effect beschouwd wordt.</p> <p><b>Archeologie:</b> Er kan aangenomen worden dat de beschreven wijzigingen in de ruimte-inname in de discipline bodem te beperkt zijn om een fundamenteel verschil te maken op de discipline archeologie.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> De bestaande afwijkingsmogelijkheid voor erfgoed blijft inhoudelijk ongewijzigd (= neutraal effect). De nieuwe afwijkingsmogelijkheden</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

												<p>(assistentiewoningen en kleinere oppervlakte bij bewezen functionaliteit) zullen maar eerder een beperkte impact hebben op erfgoed, ook al omdat er bestaande afwijkingmogelijkheden waren. Maar als ze een impact hebben, zal het, gezien de mogelijkheid om kleinere fietsenbergingen mogelijk te maken, een positieve effect hebben. De impact op de discipline onroerend erfgoed kan dus als beperkt positief beschouwd worden.</p> <p>De impact op de discipline landschap wordt als eerder neutraal beschouwd. De mogelijke beperktere ruimte-inname van fietsenbergingen wijzigt te weinig voor een wezenlijke impact te hebben.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> De afwijkingmogelijkheden bieden een optimalisatie van de nodige ruimte-inname/verharding aan, wat als een beperkt positief effect beschouwd wordt.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> De effecten van de nieuwe afwijkingbepalingen hebben een neutraal effect op de mobiliteitsgerelateerde disciplines. De disciplines waar ruimte-inname relevant is (bodem, water, biodiversiteit, maar in dit geval ook mens – ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed) hebben beperkt positieve effecten omdat de nieuwe afwijkingmogelijkheden nieuwe opties voor een efficiënter ruimtegebruik en dus minder ruimte-inname.</p>	
Art. 5.8 Autoparkeer- plaatsen	Pos	Pos	Pos	Pos	Pos	Pos		Neg	Pos	Pos	Pos tot neg	<p>Wijziging t.a.v. het bestaande ABR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dit bestaande artikel uit het ABR stelt dat het verboden is openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 niet inbegrepen), tenzij <ul style="list-style-type: none"> <li>een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en</li> <li>de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur.</li> </ul> </li> </ul> <p>Aangezien er vaak verwarring ontstond over de omschrijving: 'R40/N430 niet inbegrepen' wordt voorgesteld om de R40/N430 mee op te nemen in de zone. Parkings die rechtstreeks via de R40/N430 ontsloten zijn en gelegen zijn aan de binnenkant van de ring, worden dus ook gevat door dit artikel.</p> <p>⇒ Ten aanzien van de referentiesituatie vergroot dus het toepassingsgebied van dit artikel beperkt (zeker door</p>	Neen



											<p>combinatie met de aanpassing van de definitie van openbare parkeerplaatsen wijzigt er eigenlijk niet zoveel aan de praktijk).</p> <p><b>Mobiliteit:</b> Aangezien het artikel de aantrekkelijkheid van het stadscentrum voor autogebruikers beperkt door het aantal openbare parkeerplaatsen te limiteren en op deze manier het autogebruik afraadt, en door de wijziging het toepassingsgebied van de maatregel beperkt uitbreidt, kan geconcludeerd worden dat dit een beperkt positief effect heeft op de discipline mobiliteit.</p> <p><b>Lucht, geluid:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de disciplines lucht en geluid de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Mens (gezondheid, ruimtelijke ordening):</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline mens - gezondheid de effecten beperkt positief zullen zijn.  Voor de discipline mens – ruimtelijke ordening kan aangenomen worden dat de beperkte uitbreiding van de stimulans richting meer (potentieel ruimte-efficiëntere) buurtparkings i.p.v. parkeerplaatsen op openbaar domein, er een beperkt positief effect is op de ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Klimaat:</b> Gezien de beperkt positieve effecten in de discipline mobiliteit, kan aangenomen worden dat ook voor de discipline klimaat de effecten beperkt positief zullen zijn.</p> <p><b>Bodem:</b> Voor de discipline bodem kan aangenomen worden dat de beperkte uitbreiding van de stimulans richting meer (potentieel ruimte-efficiëntere) buurtparkings i.p.v. parkeerplaatsen op openbaar domein, een beperkt positief effect heeft op de discipline bodem door een mogelijke afname van de ruimte-inname/verharding voor parkeerplaatsen.</p> <p><b>Water:</b> Voor de discipline water kan aangenomen worden dat de beperkte uitbreiding van de stimulans richting meer (potentieel ruimte-efficiëntere) buurtparkings i.p.v. parkeerplaatsen op</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

											<p>openbaar domein, een beperkt positief effect heeft op de discipline water door een mogelijke afname van de ruimte-inname/verharding voor parkeerplaatsen.</p> <p><b>Archeologie:</b> De impact van de stimulans richting meer buurtparkings hangt vooral samen met de uitvoering van deze buurtparkings. Zeker wanneer deze ondergronds voorzien zouden worden, is er, gelet ook op het toepassingsgebied van de maatregel, potentieel een negatief effect op archeologie. Gelet op de eerder beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied en de locatie van deze uitbreidingszone (die eerder weg is van het historische stadscentrum), en de uitvoeringswijze van buurtparkings, kan het negatieve effect als beperkt omschreven worden.</p> <p><b>Onroerend Erfgoed en Landschap:</b> Voor de disciplines onroerend erfgoed en landschap kan aangenomen worden dat de beperkte uitbreiding van de stimulans richting meer (potentieel ruimte-efficiëntere) buurtparkings i.p.v. parkeerplaatsen op openbaar domein, een beperkt positief effect heeft op de disciplines onroerend erfgoed en landschap doordat buurtparkings openbare parkeerplaatsen vervangen en zo de contextwaarde van onroerend erfgoed of landschappen positief kan beïnvloeden.</p> <p><b>Biodiversiteit:</b> Voor de discipline biodiversiteit kan aangenomen worden dat de beperkte uitbreiding van de stimulans richting meer (potentieel ruimte-efficiëntere) buurtparkings i.p.v. parkeerplaatsen op openbaar domein, een beperkt positief effect heeft op de discipline biodiversiteit door een mogelijke afname van de ruimte-inname/verharding voor parkeerplaatsen.</p> <p><b>Onderlinge samenhang:</b> De effecten op de mobiliteitsgerelateerde disciplines worden als beperkt positief ingeschat. Ook voor de disciplines die gelinkt zijn aan ruimte-inname/verharding zijn de effecten beperkt positief. Ook de effecten op onroerend erfgoed en landschap zijn beperkt positief. Enkel voor de discipline archeologie kan het effect als beperkt negatief omschreven worden.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ook cumulatief veroorzaakt de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' geen aanzienlijke negatieve effecten. De effecten in de mobiliteitsgerelateerde disciplines (neutrale tot veel beperkt positieve effecten) versterken elkaar wel. Ze zijn dan ook

doelbewust opgemaakt om, door het ondersteunen van een modal shift richting meer fietsgebruik, een positief effect te hebben op deze disciplines. Ze vormen echter maar een van de vele onderdelen die een modal shift ondersteunt. Het effect van enkel de maatregelen uit het algemeen bouwreglement is bijgevolg eerder beperkt te noemen. Bovendien zijn ook in de referentiesituatie al gelijkaardige maatregelen aanwezig, waardoor de omvang van het effect verder beperkt blijft. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' blijft echter wel een essentieel onderdeel om samen met andere beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld andere fietsinfrastructuur) wel een cumulatief versterkend effect op deze mobiliteitsgerelateerde disciplines te bekomen. Maar hiervan wordt benadrukt dat dit gewenste ontwikkelingen zijn met tal van positieve effecten op het milieu (in eerste instantie lucht, geluid, mens – gezondheid en klimaat).

Eerder negatieve effecten die beschreven worden ten gevolge van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' zijn vooral gelinkt aan bijkomende ruimte-inname/verharding. Ook hier dient vooral opgemerkt te worden dat reeds in de referentiesituatie er gelijkaardige maatregelen bestonden. Het gaat hier m.a.w. vooral om optimalisaties van fietsenbergingen, veelal door uitbreiding, en bijgevolg bijkomende ruimte-inname/verharding. Maar de bijkomende ruimte-vraag is tav de referentiesituatie eerder beperkt en dus blijft het totale effect ook beperkt. Daarnaast kan er vanuit gegaan worden door verder in te zetten op de modal shift op alle mogelijke beleidslijnen, de cumulatieve effecten verwacht worden eerder gunstig te zijn voor ruimte-inname/verharding. Immers, hoe meer de modal shift verschuift richting de meer duurzame modi, hoe meer ruimte er kan vrijgemaakt worden voor bijvoorbeeld ontharding. Immers, fietsparkeerplaatsen zijn ruimte-efficiënter dan autoparkeerplaatsen. M.a.w., de cumulatieve effecten van deze aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, kunnen zelfs verwacht worden eerder positief te zijn dan de huidige (korte termijn inschatting) die beperkt negatief is.

## 5. Conclusie

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

De gevolgen van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' op het leefmilieu zijn hoofzakelijk positief en gerelateerd aan de modal shift richting meer fiets. De negatieve gevolgen worden gelinkt aan de nodige ruimte-inname/verharding van fietsenbergingen, maar zijn niet te beschouwen als aanzienlijk. Cumulatief met ander maatregelen die een meer duurzame modal shift stimuleren kan zelfs voor ruimte-inname/verharding een eerder positief effect verwacht worden.

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

# Toetsing van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' aan de criteria van bijlage I bij het DABM

In artikel 4.2.3, §3 van het DABM wordt bepaald dat voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, er geen plan-MER moet worden opgemaakt voor zover de initiatiefnemer aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage I, die bij dit decreet is gevoegd, aantoont dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

## *Bijlage I*

*De criteria overeenkomstig artikel 4.2.3, § 2, 2°, en artikel 4.2.3, § 3 zijn:*

*1. De kenmerken van plannen en programma's, in het bijzonder gelet op:*

- 1. de mate waarin het plan of programma een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden, alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen;*
- 2. de mate waarin het plan of programma andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt;*
- 3. de relevantie van het plan of programma voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling;*
- 4. milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma;*
- 5. de relevantie van het plan of programma voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Europese Gemeenschap (bijvoorbeeld plannen en programma's in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming).*

*2. Kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed, in het bijzonder gelet op :*

- 1. de waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten;*
- 2. de cumulatieve aard van de effecten;*
- 3. de grensoverschrijdende aard van de effecten;*
- 4. de risico's voor de menselijke veiligheid of gezondheid of voor het milieu (bijvoorbeeld door ongevallen);*
- 5. de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);*
- 6. de waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op :*
  - bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed;*
  - de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden;*
  - intensief grondgebruik;*
- 7. de effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Europese Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend.*

Dat de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' een kleine wijziging inhoudt, werd reeds gemotiveerd in §2 (Verduidelijking van het initiatief en de plan-m.e.r.-screening). Hieronder vindt een toetsing plaats van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' aan de criteria van bijlage I bij het DABM:

De kenmerken van plannen en programma's, in het bijzonder gelet op:

1. De mate waarin het plan of programma een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden, alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen;

*De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' vormt een kader voor diverse mogelijke projecten onder één van de rubrieken van de verschillende bijlagen van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 en aanvulling maart 2013 inzake de project-MER-plicht. Het plangebied omvat het volledige grondgebied van de stad Gent, één van de 13 Vlaamse centrumsteden. De aard van deze deelwijziging heeft betrekking op voorschriften die geen aanzienlijke milieueffecten (zie §4) genereren:*

*De doorgevoerde wijzigingen aan de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent betreffen vooral een reorganisatie van het regelgevend kader rond fietsparkeren met hier en daar wat toevoegingen en verstrengingen. Er zijn bijgevolg maar beperkte effecten als gevolg van de wijzigingen doorgevoerd door de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' voor het leefmilieu. Deze effecten zijn bovendien hoofdzakelijk beperkt positief voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines, en beperkt negatief voor aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, hoewel dat door cumulatieve effecten met eventuele latere maatregelen die de modal shift verder versterken richting duurzame modi, ook positief zou kunnen worden, gezien de betere ruimte-efficiëntie van fietsinfrastructuur.*

2. De mate waarin het plan of programma andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt;

*De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' geeft een invulling aan verschillende beleidsplannen die een meer duurzame modal shift nastreven (zoals het Mobiliteitsplan). De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' vormt maar een van mogelijke beleidsmaatregelen om deze modal shift te verduurzamen. Samen met andere maatregelen wordt zo het positieve mobiliteitseffect van deze modal shift verder versterkt. De beperkt negatieve effecten voor aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding kunnen dan weer door de cumulatieve effecten met eventuele latere maatregelen die de modal shift verder versterken richting duurzame modi, ook positief kunnen worden, gezien de betere ruimte-efficiëntie van fietsinfrastructuur.*

3. De relevantie van het plan of programma voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling;

*De wijzigingen die deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' doorvoert, ondersteunen een modal shift richting meer duurzame modi. Samen met andere maatregelen wordt zo het positieve mobiliteitseffect van deze modal shift verder versterkt. De beperkt negatieve effecten voor aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding kunnen dan weer door de cumulatieve effecten met eventuele latere maatregelen die de modal shift verder versterken richting duurzame modi, ook positief kunnen worden, gezien de betere ruimte-efficiëntie van fietsinfrastructuur.*

4. Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma;

*Gezien de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' een modal shift richting meer duurzame modi ondersteunt, en daardoor positieve gevolgen heeft op mobiliteit, lucht- en geluidskwaliteit, mens - gezondheid, en klimaat, draagt de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' eerder bij aan het verhelpen van milieuproblemen.*

5. De relevantie van het plan of programma voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Europese Gemeenschap (bijvoorbeeld plannen en programma's in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming).

*De geldende (Europese) milieuregelgeving moet gerespecteerd worden. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' staat het behalen van specifieke milieudoelstellingen niet in de weg. Gezien haar positieve effecten op bijvoorbeeld lucht- en geluidskwaliteit, zal ze deze ondersteunen.*

Kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed, in het bijzonder gelet op:

1. De waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten;

*De wijzigingen die deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' doorvoert aan het algemeen bouwreglement betreffen vooral een reorganisatie van het regelgevend kader rond fietsparkeren met hier en daar wat toevoegingen en verstrengingen. Er zijn bijgevolg maar beperkte effecten als gevolg van deze wijzigingen voor het leefmilieu. Deze effecten zijn bovendien hoofdzakelijk beperkt positief voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines, en beperkt negatief voor aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, hoewel dat door cumulatieve effecten met eventuele latere maatregelen die de modal shift verder versterken richting duurzame modi, ook positief zou kunnen worden, gezien de betere ruimte-efficiëntie van fietsinfrastructuur.*

*Deze beperkte effecten hebben een grote waarschijnlijkheid (m.u.v. de beschreven cumulatieve effecten m.b.t. de ruimte-inname/verharding van auto- versus fietsparkeerplaatsen, die zijn immers afhankelijk van het verdere verloop van de modal shift en bijgevolg van de beleidsmatige sturing hier op). De duur van de effecten is te beschouwen als lang (minstens de levensduur van een fietsenberging). De frequentie kan ook beschouwd worden als hoog (elke relevante vergunningsaanvraag) en een lage omkeerbaarheid (een fietsenberging is een vaste constructie, dewelke eerder als weinig aanpasbaar kan beschouwd worden).*

*Gezien de beperkt positieve effecten voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines is dit een gunstig element. Voor de disciplines waarvan de beperkt negatieve effecten gelinkt zijn aan ruimte-inname/verharding, is dat minder gunstig, maar kan alsnog gunstig worden mits verdere verduurzaming van de modal shift.*

2. De cumulatieve aard van de effecten;

*De wijzigingen die deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' doorvoert aan het algemeen bouwreglement betreffen vooral een reorganisatie van het regelgevend kader rond fietsparkeren met hier en daar wat toevoegingen en verstrengingen. Er zijn bijgevolg maar beperkte effecten als gevolg van de wijzigingen doorgevoerd door de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' voor het leefmilieu.*

*De effecten in de mobiliteitsgerelateerde disciplines (neutrale tot veel beperkt positieve effecten) versterken elkaar wel. Ze zijn dan ook doelbewust opgemaakt om, door het ondersteunen van een modal shift richting meer fietsgebruik, een positief effect te hebben op deze disciplines. Ze vormen echter maar een van de vele onderdelen die een modal shift ondersteunt. Het effect van enkel de maatregelen uit het algemeen bouwreglement is bijgevolg eerder beperkt te noemen. Bovendien zijn ook in de referentiesituatie al gelijkaardige maatregelen aanwezig, waardoor de omvang van het effect verder beperkt blijft. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' blijft echter wel een essentieel onderdeel om samen met andere beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld andere fietsinfrastructuur) wel een cumulatief versterkend effect op deze mobiliteitsgerelateerde disciplines te bekomen. Maar hiervan wordt benadrukt dat dit gewenste ontwikkelingen zijn met tal van positieve effecten op het milieu (in eerste instantie lucht, geluid, mens – gezondheid en klimaat).*

*Eerder negatieve effecten die beschreven worden ten gevolge van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' zijn vooral gelinkt aan bijkomende ruimte-inname/verharding. Ook hier dient vooral opgemerkt te worden dat reeds in de referentiesituatie er gelijkaardige maatregelen bestonden. Het gaat hier m.a.w. vooral om optimalisaties van fietsenbergingen, veelal door uitbreiding, en bijgevolg bijkomende ruimte-inname/verharding. Maar de bijkomende ruimtevrage is tav de referentiesituatie eerder beperkt en dus blijft het totale effect ook beperkt. Daarnaast kan er*

vanuit gegaan worden dat door verder in te zetten op de modal shift op alle mogelijke beleidslijnen, de cumulatieve effecten verwacht worden eerder gunstig te zijn voor ruimte-inname/verharding. Immers, hoe meer de modal shift verschuift richting de meer duurzame modi, hoe meer ruimte er kan vrijgemaakt worden voor bijvoorbeeld ontharding. Immers, fietsparkeerplaatsen zijn ruimte-efficiënter dan autoparkeerplaatsen. M.a.w., de cumulatieve effecten van deze aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, kunnen zelfs verwacht worden eerder positief te zijn dan de huidige korte termijn inschatting die beperkt negatief is.

3. De grensoverschrijdende aard van de effecten;

*Er treden t.g.v. het plan geen grensoverschrijdende effecten op.*

4. De risico's voor de menselijke veiligheid of gezondheid of voor het milieu (bijvoorbeeld door ongevallen);

*De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' interfereert niet met bijvoorbeeld de SEVESO-wetgeving. Maatregelen uit veiligheidsrapporten zullen primeren boven deze voorschriften.*

5. De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);

*De wijzigingen die deze deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' doorvoert aan het algemeen bouwreglement betreffen vooral een reorganisatie van het regelgevend kader rond fietsparkeren met hier en daar wat toevoegingen en verstrengingen. Er zijn bijgevolg maar beperkte effecten als gevolg van de wijzigingen doorgevoerd door de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' voor het leefmilieu. Deze effecten zijn bovendien hoofdzakelijk beperkt positief voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines, en beperkt negatief voor aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, hoewel dat door cumulatieve effecten met eventuele latere maatregelen die de modal shift verder versterken richting duurzame modi, ook positief zou kunnen worden, gezien de betere ruimte-efficiëntie van fietsinfrastructuur. De deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' is van toepassing op het volledige grondgebied van de Stad Gent (tenzij anders bepaald in de artikelen).*

6. De waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op:

a. Bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed

*Over het grondgebied van de Stad Gent bevinden zich diverse kwetsbare gebieden en cultureel erfgoed. Echter, de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' interageert zelf niet met deze kwetsbare gebieden of cultureel erfgoed, dat gebeurt in de projecten waarop de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' van toepassing is. Wat betreft de kwetsbare gebieden, kan aangenomen worden dat deze in grote mate beschermd worden door de planologische context, waardoor projecten waar de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' op van toepassing is, amper tot niet voorkomen in deze kwetsbare gebieden. Bijgevolg kan gesteld worden dat de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' geen directe impact heeft op deze kwetsbare gebieden en kan er aangenomen worden dat, gelet ook op §4, er geen aanzienlijke effecten op kwetsbare gebieden optreden.*

*Wat betreft cultureel erfgoed, wordt in §4 gemotiveerd dat de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' beperkt negatieve effecten kan hebben op onroerend erfgoed. Net daarom zijn de afwijkingsmogelijkheden voor erfgoed behouden gebleven waardoor deze impact op cultureel erfgoed verder beperkt kan worden. Daarnaast levert de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' ook een beperkt positief op onroerend erfgoed en landschap, omdat het, door het meehelpen oplossen van de fietsparkeerproblematiek, de contextwaarde van dit cultureel erfgoed in positieve zin kan beïnvloeden.*



b. De overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden

*Gezien de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' een modal shift richting meer duurzame modi ondersteunt, en daardoor positieve gevolgen heeft op mobiliteit, lucht- en geluidskwaliteit, mens - gezondheid, en klimaat, draagt deze deelwijziging eerder bij aan het voldoen aan de milieukwaliteitsnormen of grenswaarden.*

c. Intensief grondgebruik

*De eerder negatieve effecten die beschreven worden ten gevolge van de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' zijn vooral gelinkt aan bijkomende ruimte-inname/verharding. Ook hier dient vooral opgemerkt te worden dat reeds in de referentiesituatie er gelijkaardige maatregelen bestonden. Het gaat hier m.a.w. dus vooral om optimalisaties van fietsenbergingen, veelal door uitbreiding, van deze ruimte-inname/verharding. Het totale effect blijft aldus beperkt. Daarnaast kan er vanuit gegaan worden door verder in te zetten op de modal shift op alle mogelijke beleidslijnen, de cumulatieve effecten verwacht worden eerder gunstig te zijn voor ruimte-inname/verharding. Immers, hoe meer de modal shift verschuift richting de meer duurzame modi, hoe meer ruimte er kan vrijgemaakt worden voor bijvoorbeeld ontharding. Immers, bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen zijn ruimte-efficiënter dan autoparkeerplaatsen. M.a.w., de cumulatieve effecten van deze aspecten gelinkt aan ruimte-inname/verharding, kunnen zelfs verwacht worden eerder positief te zijn dan de huidige (korte termijn inschatting) die beperkt negatief is.*

7. De effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Europese Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend.

*Hierbij dient opgemerkt te worden dat kan aangenomen worden dat de beschermde gebieden in grote mate beschermd worden door de planologische context, waardoor projecten waar de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' op van toepassing is, amper tot niet voorkomen in deze beschermde gebieden. Bijgevolg kan gesteld worden dat deze deelwijziging geen directe impact heeft op deze beschermde gebieden en kan er aangenomen worden dat, gelet ook op §4, er geen aanzienlijke effecten op beschermde gebieden optreden.*

Uit het screeningsonderzoek en bovenstaande toetsing aan de criteria vermeld in bijlage I van het DABM blijkt dat de voorgenomen deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Samen met het feit dat de deelwijziging van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, thema 'Fietsparkeren' een kleine wijziging inhoudt, kan geconcludeerd worden dat voor deze kleine wijzigingen van het Algemeen Bouwreglement m.b.t. het thema 'fietsparkeren' geen plan-MER moet worden opgemaakt.