

Wijzigingen artikels mobiliteit in het Algemeen Bouwreglement (ABR)

Inhoud

1. Werking vandaag en wijzigingen.....	2
2. Huidige artikels in ABR.....	3
2.1. Fietsparkeren voor wonen en studentenhuisvesting	3
2.2. Autoparkeren	4
3. Nieuw voorstel in het ABR	4
3.1. Algemene structuur	4
3.2. Inleiding deel 5 Parkeren	4
3.3. Hoofdstuk 1 Definities.....	5
3.3.1. Aanpassing definitie openbare parkeerplaatsen	5
3.3.2. Toevoegen definities fietsparkeren	6
3.4. Hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen	6
3.4.1. Drempelwaarde (bij uitbreidingen)	6
3.4.2. Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen	8
3.4.3. Inrichtingsvoorschriften voor fietsparkeerplaatsen	10
3.5. Hoofdstuk 3 Autoparkeerplaatsen - aanpassing artikel 33 – 34 – 35.....	15
3.5.1. Artikel 33 / artikel 5.2 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430	15
3.5.2. Artikel 34 / artikel 5.3 Parkeerplaatsen binnen P-route wordt geschrapd	16
3.5.3. Artikel 35 Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het voetgangersgebied.....	17
3.6. Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag	17

1. Werking vandaag en wijzigingen

Vandaag werken we met 3 documenten:

- 1) het Algemeen Bouwreglement (laatste versie gemeenteraad 24 april 2023) met enkele artikels omtrent fietsparkeerplaatsen (oppervlaktenormen meergezinswoning en studentenhuisvesting) en autoparkeren (verbod openbare parkeerplaatsen en P-Route) – met **ABR** aangeduid in het vervolg van deze nota;
- 2) deelnota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto (laatste versie gemeenteraad 1 maart 2018): nota waarin de richtlijnen staan om het aantal parkeerplaatsen te bepalen voor zowel wonen als andere functies en dit zowel voor fiets als voor auto. Deze richtlijnen passen we toe sinds de eerste versie van 2015 als ‘beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact’, in de zin van art. 4.3.1 §2 2° a) van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening – verder **deelnota** genoemd in het vervolg van deze nota;
- 3) brochure richtlijnen fietsparkings – zal na een update ‘Ontwerprichtlijnen fietsparkeren’ genoemd worden – en bevat alle richtlijnen omtrent het inrichten van een comfortabele fietsenstalling alsook de toegang er naar toe - verder **ontwerprichtlijnen** genoemd in het vervolg van deze nota.

Op vraag van het kabinet onderzochten we volgende wijzigingen:

- a) de parkeerrichtlijnen opnemen in het ABR

Het bestuursakkoord 2019-2024 stelt namelijk dat de parkeerrichtlijnen verder verfijnd moeten worden en ingeschreven moeten worden in het Algemeen Bouwreglement. De kerngroep (Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning – Mobiliteitsbedrijf – Juridische Dienst) ging met deze opdracht aan de slag om een vertaling te doen van de deelnota naar een verordening en botste hierbij steeds op 2 problemen:

- De parkeerrichtlijnen zijn gelinkt aan parkeerzones voor betalend parkeren op openbaar domein. Deze parkeerzones fluctueren doorheen de tijd. Het is ook wenselijk ze snel te kunnen aanpassen als dat vanuit de beleidsvisie rond parkeren nodig is. Het ABR is echter een verordenend instrument, waarbij wijzigingen slechts doorgevoerd kunnen worden via een wettelijk voorgeschreven procedure met openbaar onderzoek, adviezen van de Gecoro en andere overheden, vaststelling door de gemeenteraad, en plan-MER of plan-MER-screening.
- Bij een verordening is er nood aan heldere definities en zuivere functiecategorieën. De stedenbouwregelgeving vormt daarbij de basis. Elke activiteit of project moet eenduidig kunnen ingedeeld worden in één of een combinatie van de vooropgestelde functiecategorieën. Het omzetten van de categorieën uit de deelnota Parkeerrichtlijnen naar (zuiver) stedenbouwkundige functiecategorieën in het ABR lukt niet helemaal. Dit bleef vooral een pijnpunt bij economische activiteiten, waar vanuit het oogpunt mobiliteit en meer bepaald de auto- en fietsparkeerbehoefte een grote differentiatie en veel flexibiliteit nodig is om een bedrijf in te delen (deel opslag, deel verkoop, deel productie, ...). Dit bleef een fundamenteel struikelblok.

Conclusie: het enige onderdeel van de te vertalen richtlijnen dat die 2 problemen niet bevat, is fietsparkeren voor wonen en studentenhuisvesting ⇒ aanpassing bestaande artikels met uitbreiding conform ‘deelnota’

- b) het aanpassen van de artikels 33 – 34 – 35 (nieuwe indeling artikel 5.2, 5.3 en gewijzigd artikel 2.12): we werkten een nieuw voorstel uit.

Leeswijzer finale versie van deze motivatienota:

Parallel met de formele procedure van deze ABR-wijziging werd door het Mobiliteitsbedrijf ook gewerkt aan een geactualiseerde nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto waarin ook de ontwerprichtlijnen voor de inrichting van fietsenbergingen geïntegreerd zijn en die afgestemd zijn op de voorliggende ABR-wijziging. Die update wordt ook aan de gemeenteraad voorgelegd. Voorliggende motivatienota refereert bij de ‘wijzigingen tov de richtlijnen’ uiteraard nog naar de parkeerrichtlijnen zoals ze in 2018 werden goedgekeurd.

2. Huidige artikels in ABR

2.1. Fietsparkeren voor wonen en studentenhuysvesting

Afdeling 3 Meergezinswoningen

Artikel 4.12 Fietsenberging

Voorschrift	Toelichting
<p>Iedere meergezinswoning moet in of buiten het gebouw op eigen terrein beschikken over één of meerdere afzonderlijke fietsenberging(en). Iedere fietsenberging moet overdekt zijn, bereikbaar zijn via een gemeenschappelijke circulatieruimte en vanop de openbare weg goed toegankelijk zijn.</p> <p>De fietsenberging kan individueel of gemeenschappelijk voorzien worden.</p>	<p>De stad Gent gaat uit van een sturend beleid inzake fietsgebruik en stemt de oppervlakte van de fietsenberging af op het aantal en de grootte van de woonentiteiten. De berekeningswijze zoekt een evenwicht tussen enerzijds het opleggen van voldoende ruime fietsenbergingen en anderzijds het vermijden van té grote en onderbenutte fietsenbergingen. Niet iedere bewoner heeft een fiets, maar anderzijds is ook ruimte nodig voor circulatie en manoeuvreerruimte en is vaak ook plaats voor fietskarren en bakfietsen gewenst. In een fietsenberging moet elk fietsframe vastgemaakt kunnen worden aan een stabiel systeem zodat het diefstal- en vandalismebestendig is.</p>
<p>De oppervlakte van de fietsenberging(en) wordt afgestemd op het aantal en de omvang van de in de meergezinswoning voorziene woningen. Zij wordt als volgt berekend:</p> <ul style="list-style-type: none">> 1 m² per kamer of studio;> 2 m² per appartement, te vermeerderen met 1 m² per slaapkamer vanaf de tweede slaapkamer. <p>Een individuele fietsenberging mag nooit kleiner zijn dan 2 m², een gemeenschappelijk nooit kleiner dan 3 m².</p>	<p>Fietsenbergingen kunnen per project gegroepeerd worden in plaats van per gebouw, op voorwaarde dat de afstand tussen de appartementen en de bijhorende fietsenstallingen niet te groot wordt, en dat ze vlot bereikbaar en goed toegankelijk is.</p>
<p>Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid in volgende gevallen een afwijking op deze bepaling toestaan:</p> <ul style="list-style-type: none">> bij verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning waarbij het aantal woningen niet verhoogd wordt;> wanneer aangepaste woningen worden voorzien;> bij verbouwing van een pand waarin zich op het gelijkvloers een andere functie dan wonen bevindt en die functie de realisatie van een fietsenberging volgens bovenstaande normen bemoeilijkt;> bij verbouwing van gebouwen opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.	<p>Uitgangspunt moet zijn dat als er een fietsenberging kán worden voorzien, het dan ook moet, ook bij verbouwingen. Er zijn echter situaties waarbij deze verplichting andere kwalitatieve ingrepen in gebouwen verhindert, wat niet wenselijk is. In projecten waarin aangepaste woonentiteiten voor mensen met verminderde mobiliteit worden voorzien, kan eveneens een afwijking op de gestelde norm verantwoord worden. Om die redenen wordt een afwijkingmogelijkheid ingeschreven, weliswaar beperkt tot 4 gevallen: bij beperkte verbouwingswerken van bestaande vergunde meergezinswoningen waarbij het aantal woonentiteiten niet wordt verhoogd; als aangepaste woonentiteiten voorzien worden voor mensen met verminderde mobiliteit; als de verplichting van een fietsenberging wonen boven winkels hypothekeert en tot slot als de fietsenberging de erfgoedwaarde van een inventarispannd in het gedrang brengt. De afwijking kan al dan niet beperkt zijn (kleinere oppervlakte of helemaal geen) en is een gunst, geen recht.</p>

Hoofdstuk 3 Grootchalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, opgericht door andere initiatiefnemers dan de erkende onderwijsinstellingen

Afdeling 1 Algemene bepalingen voor het project

Artikel 4.28 Gemeenschappelijke fietsenberging

Voorschrift	Toelichting
<p>Iedere collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten moet beschikken over één of meerdere afzonderlijke gemeenschappelijke bergruimte(s) voor minstens evenveel fietsen als er units zijn.</p> <p>Een gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen moet vanaf de openbare weg goed toegankelijk zijn. Deze</p>	<p>Voldoende bergruimte voor fietsen is zeer belangrijk bij studentenhuysvesting. Er moet voor elke unit (studentenkamer, studentenstudio en slaapkamer in een studentenappartement) een fietsstalplaats zijn van 1m².</p> <p>De fietsenberging is eveneens essentieel bij verbouwingen van woongebouwen tot grootchalige collectieve studentenhuysvesting.</p>
<p>bergruimte moet bereikbaar zijn via een gemeenschappelijke circulatieruimte en is overdekt. De gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen moet een minimum oppervlakte van 1 m² per unit bezitten. Als geopteerd wordt voor meerdere bergingen, moet de totale oppervlakte aan deze norm voldoen.</p>	<p>Naast een oppervlakenorm is het ook essentieel dat de fietsenberging vlot bereikbaar is vanop het openbaar domein; dit om te vermijden dat fietsen gemakshalve tegen gevels en/ of op voetpaden worden gestockeerd. De berging is bij voorkeur overdekt.</p> <p>Er kan ook voor geopteerd worden om meerdere fietsenbergingen te voorzien die qua totale vloeroppervlakte voldoen aan de oppervlakenorm ipv één grote fietsenberging. Het gebruiksgemak en de bereikbaarheid vanop het openbaar domein enerzijds en vanuit de verschillende units anderzijds, moet hier voorop staan. Bij echt grote projecten is het zelfs wenselijk om meerdere fietsenbergingen te voorzien zodat ze voor elke student vlot bereikbaar zijn.</p> <p>Er wordt bewust voor gekozen om geen parkeervoorzieningen toe te laten voor deze accommodaties. Aangezien deze units bedoeld zijn voor kotstudenten die er hoofdzakelijk tijdens de week verblijven en zich in de stad vooral met de fiets, te voet of het openbaar vervoer (moeten) verplaatsen, wordt autogebruik er niet gestimuleerd. Het voorzien van parkeerplaatsen geeft een fout signaal aan de studenten.</p>

Artikel 5.2 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

Voorschrift	Toelichting
<p>Het is verboden openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 niet inbegrepen), tenzij</p> <ul style="list-style-type: none">> een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en> de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur.	
<p>De R40 / N430 loopt via de volgende straten: Nieuwevaart/Gasmeterlaan – Desmetbrug - Palinghuizen – Jozef Guislainbrug – Rooigemlaan – Broederlijke-Weversplein - Einde Were – Antonius Triestlaan – Martelaarslaan – Godshuizenlaan – IJzerlaan – Charles de Kerckhovelaan – Citadellaan – Sint-Lievenslaan – Sint-Lievenstunnel – Keizersvest – Keizersviaduct – Vlaamsekaai – Heernislaan – Kasteellaan – Oktrooiplein – Dok-Zuid – Stapelplein – Dok-Noord – Muidelaan – Neuseplein.</p>	<p>c2ca752977fb</p>

2.2. Autoparkeren

Artikel 5.1 Definities

Definitie

openbare parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die niet enkel bestemd zijn voor bepaalde personen of categorieën van personen, maar voor het gebruik van iedereen, al dan niet mits betaling.

Bron: <https://apidg.gent.be/supporting/dss-public/v1/sharedfiles/dc61ff29-ba76-484f-9f15->

3. Nieuw voorstel in het ABR

3.1. Algemene structuur

Naar analogie met de herindeling van het ABR bundelen we alle artikels over een bepaald thema. Dit verhoogt de leesbaarheid. De normen omtrent mobiliteit, die vandaag verspreid zijn over verschillende hoofdstukken doorheen het ABR, zijn nu verzameld in één Deel 5 Parkeren.

3.2. Inleiding deel 5 Parkeren

Deel 5 Parkeren start met een nieuwe inleidende tekst die de link maakt tussen het ABR, de deelnota en de ontwerprichtlijnen. Deze tekst is gebaseerd op de doelstelling (p. 5) en de visie (p. 7-8) uit de deelnota. De link tussen de verschillende teksten is nieuw en moet ook omgekeerd beter verduidelijkt worden, zowel in de deelnota als de ontwerprichtlijnen. Dit doen we om aan te tonen dat wat vermeld wordt in het ABR slechts een deel is van een groter mobiliteitsverhaal. Zo zijn er nog richtlijnen voor andere functies dan wonen en voor autoparkeerplaatsen, grotendeels gekoppeld aan de parkeertariefzones. Ook voor het inrichten van een fietsenstalling zijn er meer opties voor comfort en toegankelijkheid dan wat is opgenomen in het ABR.

Nieuw voorstel ABR:

Deel 5 Parkeren

Het parkeerbeleid vertrekt vanuit een parkeeroplossing op het eigen terrein: iedere initiatiefnemer is in principe 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.

Het parkeerbeleid voor auto's heeft als doel een onbeperkte uitbreiding van de parkeer capaciteit te voorkomen, omdat bijkomen de capaciteit bijkomend autoverkeer aantrekt. Tegelijk zorgt het autoparkeerbeleid ervoor dat bouwprojecten voldoende autoparkeer capaciteit voorzien om de parkeerdruk op straat niet bijkomend te verhogen.

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.

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,...

De Stad Gent kiest ervoor om enkel voor fietsparkeren bij woningbouw- en studentenhuisvestingprojecten normen op te nemen in het bouwreglement.

Autoparkeren en fietsparkeren bij andere dan woon- en studentenhuisvestingsprojecten worden geregeld via meer flexibele richtlijnen voor auto en fiets. Dat heeft verschillende redenen:

- *het autoparkeerbeleid, en ook het fietsparkeerbeleid in bepaalde gevallen, vergt maatwerk, bijvoorbeeld bij economische of andere grote projecten*
- *we houden rekening met specifieke situaties, locaties, behoeftes, ...*
- *we moeten rekening houden met eventuele toekomstige wijzigingen in de zones voor betalend straatparkeren*

De geactualiseerde parkeerrichtlijnen voor fiets en auto zijn te raadplegen op de website van de stad Gent ('parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten'). Ze zijn bijgevolg samen te bekijken met onderstaande normen om één samenhangend ontwerp te maken.

Hieronder volgen de fietsparkeernormen voor woningbouwprojecten en grootschalige studentenhuisvesting.

3.3. Hoofdstuk 1 Definities

3.3.1. Aanpassing definitie openbare parkeerplaatsen

De definitie van openbare parkeerplaatsen zaait verwarring en wordt best aangepast. In het huidige bouwreglement wordt dit als volgt gedefinieerd: *“parkeerplaatsen die niet enkel bestemd zijn voor bepaalde personen of categorieën van personen, maar voor het gebruik van iedereen, al dan niet mits betaling.”*

Bezoekers aan de stad of shoppers kunnen we beschouwen als een 'categorie van personen'. Maar net zij zijn juist wel de typische gebruikers van een openbare parking, waardoor de huidige definitie niet voldoet. Een openbare parking is een parking waarin iedereen binnen en buiten kan rijden zonder zich kenbaar te maken, al dan niet mits betaling van marktconforme tarieven. Abonnementshouders, klanten die hun parkeerticket moeten valideren aan de kassa, patiënten van een ziekenhuis die hun ticket moeten laten valideren aan de balie,.... zijn gebruikers die zich kenbaar maken. Als degene die zich niet kenbaar maakt een niet-marktconform tarief moet betalen (een soort boete voor oneigenlijk gebruik van de parking), is er geen sprake van een openbare parking. Daarnaast horen niet-openbare parkeerplaatsen specifiek bij een functie, bij openbare parkeerplaatsen worden de parkeerplaatsen losgekoppeld van de functie waarbij ze vergund zijn.

Nieuw voorstel ABR:

Definitie	Toelichting
openbare parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die niet gekoppeld zijn aan een concrete functie en die door iedereen gebruikt mogen worden, al dan niet mits betaling.	Openbare autoparkeerplaatsen kunnen zich zowel in de openlucht als in of onder een gebouw of constructie bevinden. Openbare autoparkeerplaatsen kunnen zowel door de overheid als privaat uitgebaat worden.

3.3.2. Toevoegen definities fietsparkeren

Aangezien we in de nieuwe tekst van het ABR een onderscheid maken, nemen we enkele begrippen omtrent het inrichten van fietsparkeerplaatsen op ter verduidelijking: fietsenberging, fietsparkeerplaats en fietsenstalling.

Nieuw voorstel ABR:

Definitie	Toelichting
fietsenberging: een ruimte met een of meerdere fietsparkeerplaatsen.	
fietsparkeerplaats: een plaats die voorzien is om één fiets te stallen.	
fietsenstalling: het systeem dat gebruikt wordt om een of meerdere fietsen te stallen. Een fietsenstalling kan bestaan uit meerdere fietsparkeerplaatsen.	Voorbeelden van fietsenstallingen zijn: hoog-laag systeem, standaard, dubbellaags, hangstysteem...

3.4. Hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen

We voegden die elementen uit de deelnota die relevant zijn voor fietsparkeren voor wonen en studentenhuysvesting, toe in het ABR zodat dit als 1 geheel kan gelezen worden. Onderstaande onderdelen werden overgezet vanuit de deelnota en zijn bijgevolg nieuw in de verordening. Aangezien de opdracht louter een vertaling van de niet-verordenende richtlijnen naar verordenende voorschriften was, vertrokken we van de huidige parkeerrichtlijnen. Er zijn echter een beperkt aantal wijzigingen gebeurd, waar we in deze motivatienota de aandacht op vestigen. We motiveren telkens waarom we deze wijzigingen t.o.v. de huidige deelnota doorvoeren.

3.4.1. Drempelwaarde (bij uitbreidingen)

We hanteren in de deelnota een drempelwaarde om kleine projecten niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod. Dit principe nemen we over in het ABR.

Er zijn wel een aantal wijzigingen t.o.v. de richtlijnen:

- **Drempelwaarde voor eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen:** *in de deelnota 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.*
- **Drempelwaarde bij uitbreidingen:** *de norm in het huidige ABR sprak de deelnota tegen. In de deelnota wordt gekeken naar het verschil tussen de oorspronkelijke en nieuwe situatie, terwijl het ABR geen onderscheid maakt en het voorgelegde project altijd moet voldoen aan de normen (= nieuwe situatie). We behouden de ABR-aanpak waarbij het project voldoende fietsparkeerplaatsen moet hebben voor het aantal woningen/studentenunits in de nieuwe situatie.*

Artikel 5.2 Drempelwaarde per type of functie

Voorschrift		Toelichting
Onderstaande tabel geeft de drempelwaarde weer :		We hanteren een drempelwaarde om kleine projecten niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod. Voor meergezinswoningen, kamerwoningen en studentenhuisvesting geldt geen drempelwaarde voor fietsparkeerplaatsen. Bij eengezinswoningen moeten er enkel fietsparkeerplaatsen voorzien worden vanaf 5 woningen. Van zodra een project de drempelwaarde bereikt, worden de fietsparkeernormen berekend op het totale aantal woningen of vierkante meter. Er geldt dus geen vrijstelling voor de eerste 5 woningen.
(Woning)type	Drempelwaarde	
Meergezinswoningen, kamerwoningen en studentenhuisvesting	/	
Eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen	5 woningen	
Projecten die kleiner zijn dan de drempelwaarde, moeten niet voldoen aan de fietsparkeernormen.		

Artikel 5.3 Drempelwaarde bij uitbreidingen

Voorschrift	Toelichting
Bij uitbreidingen of bij wijziging van het aantal woningen wordt voor het bepalen van de drempelwaarde altijd rekening gehouden met het aantal woningen in de nieuwe toestand. Hier is dus niet de omvang van een eventuele uitbreiding bepalend, wel het totaal aantal woningen.	Bij meergezinswoningen zijn altijd fietsparkeerplaatsen verplicht, rekening houdend zowel met het bestaand aantal woningen als een eventuele uitbreiding.
Opeenvolgende kleine uitbreidingen worden samen bekeken. We brengen hierbij de omgevingsvergunningen van de laatste 10 jaar voorafgaand aan de aanvraag in rekening.	

3.4.2. Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

a. Bewoners

De norm van het huidige ABR verandert van noodzakelijk aantal m² naar aantal noodzakelijke fietsparkeerplaatsen per slaapkamer/kamer/unit/woning. De richtlijnen die wij vandaag hanteren spreken namelijk niet over het aantal nodige m², maar over het noodzakelijk aantal comfortabele fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is duidelijk gebleken dat de m² die in het huidige ABR zijn vastgelegd, niet noodzakelijk comfortabele fietsparkeerplaatsen opleveren.

Er zijn wel een aantal wijzigingen t.o.v. de richtlijnen:

- *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.*
- *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 afwijkingmogelijkheid voorzien om maatwerk mogelijk te maken. Die afwijkingmogelijkheid is analoog aan die op de verplichte mix, opgenomen in artikel 4.11 .*
- *Sociale woningbouw: 1 fietsparkeerplaats per eerste slaapkamer in plaats van 2. Dit komt op vraag van Dienst Wonen met akkoord van Thuispunt Gent gezien zij aangetoond hebben dat het aandeel alleenstaanden en één-oudergezinnen zeer hoog is en de redenering van 2 fietsparkeerplaatsen per woning + 1 fietsparkeerplaats per extra kamer geen correcte inschatting zou zijn. In functie van de afstemming op de leidraad die Wonen in Vlaanderen (de vroegere VMSW) hanteert, werd zowel in artikel 5.4 als in artikel 5.9 een passage opgenomen over toekomstgerichte uitbreidingsmogelijkheden. Deze werkwijze werd op SOHO besproken en afgestemd met Thuispunt Gent en Wonen in Vlaanderen. Doorheen heel het document wordt ook uniform 'sociale woningbouw' gebruikt, zonder een eigen definitie daarvan op te nemen.*

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

Voorschrift	Toelichting
Onderstaande tabellen geven het vereiste minimale aantal fietsparkeerplaatsen weer voor verschillende types woningen en studentenhuisvesting. Het verplichte aantal fietsparkeerplaatsen wordt uitgedrukt per slaapkamer/kamer/unit/woning. Er wordt afgerond naar beneden als het cijfer na de komma lager is dan 5. Er wordt afgerond naar boven als het cijfer na de komma groter of gelijk is aan 5.	De fietsparkeernormen in dit bouwreglement hebben betrekking op de functies wonen en studentenhuisvesting. Bij gemengde projecten - waar naast wonen of studentenhuisvesting ook andere functies voorzien zijn - moeten samen met de normen uit dit reglement ook de fietsparkeerrichtlijnen voor die andere functies toegepast worden. De fietsparkeernorm is het minimum aantal fietsparkeerplaatsen dat moet voorzien worden. Voor fietsparkeerplaatsen zijn er geen maximumnormen, er mogen dus altijd meer fietsparkeerplaatsen voorzien worden dan de norm voorschrijft.
Bij uitbreidingen of toename van het aantal woningen, wordt de norm steeds berekend op de nieuwe toestand. Hier is dus niet de omvang van een eventuele uitbreiding bepalend, wel het totaal aantal woningen.	

BEWONERS		
Type	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen
Eengezinswoningen, schakelwoningen en appartementen	eerste slaapkamer	2
	per bijkomende slaapkamer	1
Sociale woningbouw	per slaapkamer	1
Studio's, kamerwoningen en studentenhuysvesting	per kamer/unit	1

Bij sociale woningbouw, studio's, kamerwoningen en studentenhuysvesting wordt per slaapkamer of unit gerekend, bij alle andere woonvormen is er een onderscheid in norm tussen een eerste slaapkamer en bijkomende slaapkamers.

De iets lagere norm voor sociale woningbouw is verantwoord vanuit de gezinssamenstelling, het gebruik van fietsenbergingen en de financieringsmechanismen bij deze projecten zoals we die kennen bij de opmaak van dit voorschrift. Wel wordt gevraagd om bij een ontwerp voor sociale woningbouw toekomstgericht na te denken over uitbreidingsmogelijkheden van de fietsenberging (zie ook artikel 5.9).

b. Bezoekers

Toevoegen van aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers is nieuw t.o.v. het huidige ABR.

Er zijn wel een aantal wijzigingen t.o.v. de richtlijnen:

- **het aantal bezoekersplaatsen wordt verhoogd van 0,1 naar 0,2 per woning/studentenunit**

Het fietsgebruik in Gent is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen en deze stijgende trend houdt aan.

Het openbaar domein staat daardoor onder druk om het groeiende aantal fietsen adequaat te kunnen opvangen en voldoende fietsparkeerplaatsen te voorzien.

De Stad heeft al enorme inspanningen geleverd om tegemoet te komen aan de groeiende vraag en heeft in totaal 30.000 extra openbare fietsparkeerplaatsen gecreëerd (exclusief parkeerplaatsen aan de stations en ondergrondse fietsenparkings). Daarnaast investeert de Stad ook in nieuwe ondergrondse of inpandige fietsenparkings en zet ze in op de uitrol van buurtfietsenstallingen.

Ondanks deze inspanningen blijkt op veel locaties de beschikbare ruimte op het openbaar domein ontoereikend en is het duidelijk dat de investeringen aan publieke zijde alleen niet zullen volstaan. Daarom is het essentieel om ook aanvullende inspanningen te vragen aan private partners. Sinds de invoering van de parkeerrichtlijnen in 2017 is het een vereiste bij nieuwe private projecten om voldoende fietsparkeerplaatsen te voorzien. Ondanks deze verplichting blijft er een aanzienlijk historisch tekort aan fietsparkeervoorzieningen op privaat 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. Gezien het beleidsmatig gewenst is dat studenten zich zoveel mogelijk met duurzame vervoersmiddelen verplaatsen, waaronder de fiets, trekken we de verhoging van 0,1 naar 0,2 ook door bij studentenhuysvesting. In praktijk komt dat er, gelet op de minimumomvang ervan (zie deel 4 ABR), op neer dat bij grootschalige studentenhuysvesting altijd fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voorzien zullen worden.

- **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.

Nieuw voorstel ABR:

BEZOEKERS		
Type	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
Wonen	per woning	0,2
Studentenhuisvesting	per kamer/unit	0,2

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 fietsparkeerplaatsen.

Voor sociale woningbouw moeten geen bezoekersplaatsen voorzien zijn behalve als het ingepast kan worden op nieuw of heraan te leggen openbaar domein.

Bezoekersplaatsen worden apart berekend en opgeteld bij het totale aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Hierbij wordt het aantal woonentiteiten/kamers/units vermenigvuldigd met 0,2.

Zo zijn bijvoorbeeld vanaf 25 woningen, 0,2 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers nodig per woning, wat neerkomt op minstens 5 fietsparkeerplaatsen.

Voor fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gelden andere inrichtingsvoorschriften dan voor het deel van de bewoners. Ze moeten vrij toegankelijk zijn en herkenbaar aanwezig zijn op het terrein. Die herkenbaarheid vereist een voldoende substantieel aantal zodat dit pas verplicht wordt vanaf 5. Voor woonprojecten betekent dit dus pas vanaf 25 woningen, grootschalige studentenhuisvesting omvat altijd minstens 30 units (zie Deel 4) en moet dus ook steeds fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voorzien.

De verplichting voor bezoekersplaatsen voor fietsen vervalt helemaal bij sociale woningbouw, tenzij dit geïntegreerd kan worden op nieuw of heraan te leggen openbaar domein.

3.4.3. Inrichtingsvoorschriften voor fietsparkeerplaatsen

a. Artikel 5.5 Bereikbaarheid en toegankelijkheid fietsenstalling

§1 Bewoners

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 aangevuld met richtlijnen uit de brochure ontwerprichtlijnen fietsparkeren in het geval de fietsenberging zich niet op het maaiveld bevindt. De huidige artikels kan je terugvinden in [2.1](#).

Nieuw voorstel ABR:

Voorschrift	Toelichting
<p><u>§1 Fietsparkeerplaatsen voor bewoners</u></p> <p>De fietsparkeerplaatsen voor bewoners worden ondergebracht in één of meerdere fietsenbergingen.</p> <p>Een fietsenberging voor bewoners is overdekt en afsluitbaar en vlot bereikbaar en goed toegankelijk vanop de openbare weg. De fietsenberging kan individueel of collectief zijn. De totale benodigde oppervlakte kan ook</p>	<p>Het is essentieel dat de fietsenberging vlot bereikbaar is vanop het openbaar domein, dit om te vermijden dat fietsen gemakshalve tegen gevels en/ of op voetpaden worden gestald.</p> <p>Fietsenbergingen kunnen per project gegroepeerd worden in plaats van per gebouw, op voorwaarde dat de afstand tussen de woningen en de bijhorende fietsenstallingen niet te groot wordt, en dat ze vlot bereikbaar en goed toegankelijk is. Er kan ook voor geopteerd worden om meerdere fietsenbergingen te voorzien die qua totale vloeroppervlakte voldoen aan de</p>

opgedeeld worden in meerdere collectieve fietsenbergingen. Als de fietsenberging niet op maaiveldniveau komt, dan zijn maatregelen nodig die een vlotte en veilige bereikbaarheid voor de fietser garanderen.

oppervlaktenorm ipv één grote fietsenberging. Het gebruiksgemak en de bereikbaarheid vanop het openbaar domein enerzijds en vanuit de verschillende units anderzijds, moet hier voorop staan. Bij echt grote projecten is het zelfs wenselijk om meerdere fietsenbergingen te voorzien zodat ze voor elke bewoner/student vlot bereikbaar zijn. Als de fietsenstalling zich ondergronds bevindt en dus niet op het maaiveldniveau, moet de aanvrager aantonen dat een goede toegankelijkheid is gewaarborgd. Voorbeelden zijn het gebruik van een fietslift, fietstrappen, aangepaste hellingsgraad en gangpaden, ...

Zie ook de rubriek 'inrichten fietsparkeerplaatsen' uit de Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto, terug te vinden op de website van de Stad..

§2 Bezoekers

Gezien bezoekersplaatsen een nieuw onderdeel zijn in het ABR, koppelen we bijkomende inrichtingsvoorschriften aan deze te verwezenlijken fietsparkeerplaatsen.

Nieuw voorstel ABR:

§2 Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten op eigen terrein komen en afgescheiden zijn van fietsparkeerplaatsen voor bewoners.

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten niet overdekt en afsluitbaar zijn, maar wel vlot bereikbaar op het maaiveldniveau.

De inrichtingsvoorschriften gelden enkel als er effectief fietsparkeerplaatsen moeten verwezenlijkt worden. Voor sociale woningbouw bijvoorbeeld is dit enkel van toepassing bij bezoekersplaatsen bij nieuw of heraan te leggen openbaar domein.

b. Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

De oppervlaktevereisten zijn nieuw t.o.v. de deelnota en aangepast t.o.v. het huidige ABR. De nieuwe normen werden berekend op basis van steekproeven van verschillende dossiers met verschillende stallingssystemen. We behouden dus oppervlaktevereisten in het ABR, maar trekken ze op per te verwezenlijken fietsenstalling. De benodigde oppervlakte is afhankelijk van de indeling van de fietsenberging en het gebruikte systeem. Het aantal m² is bijgevolg een leidraad om voldoende ruimte te voorzien. Voor de concrete inrichting verwijzen we naar de ontwerprichtlijnen. De aanvrager moet in zijn vergunningsaanvraag aantonen dat voldoende ruimte voorzien wordt en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden. In dit artikel voegen we ook nieuwe vereisten toe voor bezoekersparkeerplaatsen en voor buitenmaatse fietsen.

Er zijn wel een aantal wijzigingen t.o.v. de richtlijnen:

- **Het verplicht voorzien van ruimte voor buitenmaatse fietsen wordt aangepast:** er moet vanaf 11 fietsen 10% voorzien worden, terwijl de ontwerprichtlijnen dit pas opleggen vanaf 21.
Niet alleen het fietsgebruik in het algemeen is gestegen, ook het bezit en gebruik van buitenmaatse fietsen is aanzienlijk toegenomen. Volgens de stadmonitor is gemiddelde bezit van een buitenmaatse fiets de laatste jaren stelselmatig gestegen: 4,6% in 2014, 5,0% in 2017, 5,80% in 2020, en 8,30% in 2023. Het voorschrift van 10% komt tegemoet aan de te verwachten stijging van dit gemiddelde. Meer buitenmaatse fietsen betekent meer nood aan aangepaste fietsparkeerplaatsen. Niet enkel bakfietsen moeten worden gezien als buitenmaatse fietsen, ook ligfietsen, cargofietsen, kratjesfietsen, aangepaste fietsen voor mensen met een beperking, ... hebben een aangepaste ruimte

nodig. De Stad heeft hier al stevig op ingezet wat betreft fietsparkeerplaatsen op het openbaar domein, binnen fietsparkeervakken en in de fietsenparkings. Naast de inspanningen op het openbaar domein, is het noodzakelijk om bijkomend in te zetten op private projecten. Vandaar de vraag om al vanaf een fietsnorm van 11 fietsparkeerplaatsen ruimte te voorzien voor dergelijke fietsen.



(bron grafiek: <https://www.gentsmilieufrent.be/actueel/stijging-aantal-gentse-fietsers-zet-zich-door/>)

- **Ook bij sociale woningen is ruimte voor buitenmaatse fietsen zinvol.** Omdat het bezit van dergelijke fietsen bij die doelgroep beperkter is, houden we voor sociaal wonen de drempel op 21 fietsparkeerplaatsen zoals in de richtlijnen en leggen we het minimale aandeel vast op 5% ipv 10.

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

Voorschrift	Toelichting
Voor het bepalen van de benodigde ruimte voor fietsenstalling maken we enerzijds onderscheid tussen wat nodig is voor bewoners en bezoekers, en anderzijds tussen de oppervlakte nodig voor standaardfietsparkeerplaatsen en die voor buitenmaatse fietsen.	Op basis van artikel 5.4 bereken je het te voorzien aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Om te bepalen hoeveel ruimte daarvoor nodig is en hoe die best wordt ingericht, geven we weer hoeveel ruimte nodig is per fiets, rekening houdend met het type stalling, het type fiets, de circulatieruimte en de schaal van het project. Het is aan de aanvrager om aan te tonen dat voldoende ruimte voorzien wordt en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden, zowel voor bewoners als voor bezoekers en zowel standaardfietsen als buitenmaatse.
<u>§1 Ruimte voor bewoners – standaardfietsen</u>	

Bij een standaardfietsenstalling is 2,2 m² nodig per fietsparkeerplaats om een fiets comfortabel te stallen, inclusief aanbindmogelijkheid en manoeuvreerruimte.

Bij gebruik van een hoog-laagsysteem kan de nodige oppervlakte per fietsparkeerplaats verlaagd worden tot 1,6 m². Dit komt doordat de fietsen dicht bij elkaar kunnen gestald worden, waardoor de totale oppervlakte die nodig is verkleint.

Bij grote fietsenstallingen is het zelfs mogelijk om de nodige oppervlakte te verkleinen tot 1,5 m² per fiets door bijvoorbeeld dubbel gebruik van gangpaden en een combinatie van verschillende systemen om fietsen te stallen.

§2 Ruimte voor bewoners – buitenmaatse fietsen

Vanaf 11 fietsparkeerplaatsen moet 10% van de fietsparkeerplaatsen groter zijn zodat ze geschikt zijn voor het stallen van buitenmaatse fietsen.

Bij sociaal wonen is dit pas vanaf 21 fietsparkeerplaatsen verplicht en volstaat 5%.

Er wordt afgerond naar beneden als het cijfer na de komma lager is dan 5. Er wordt afgerond naar boven als het cijfer na de komma groter of gelijk is aan 5.

Voor een buitenmaatse fiets is 4 m² per fietsparkeerplaats nodig, inclusief manoeuvreerruimte, tenzij de architect/bouwheer aantoont dat door een efficiënte inrichting van dit deel van de fietsenberging, een kleinere oppervlakte volstaat.

Voor studentenhuisvesting zijn plaatsen voor buitenmaatse fietsen niet verplicht.

§3 Ruimte voor bezoekers

Voor bezoekersparkeerplaatsen volstaat 1m² per benodigde fietsenstalling voor zover er voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is. Zo niet dan worden de oppervlakenormen opgenomen in §1 ook van toepassing op bezoekersparkeerplaatsen.

Een standaard fietsenstalling is een fietsparkeervoorziening waarbij de fietsen op gelijke hoogte naast elkaar gestald worden. Bij een hoog-laag systeem bestaat er een verticaal niveauverschil tussen 2 naast elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen.

De oppervlakte die nodig is om fietsen comfortabel te stallen hangt nauw samen met de vorm van de ruimte en het systeem dat gebruikt wordt om een fiets te stallen. Hierdoor geven we richtinggevend de oppervlakte mee per fietsparkeerplaats. Algemeen geldt: hoe efficiënter een ruimte ingericht kan worden, hoe minder oppervlakte nodig is om een fiets te stallen.

In een goed ontworpen grote fietsenberging (grootte-orde vanaf 100 fietsenstallingen) kan 1,5m² volstaan, als de manoeuvreerruimte zoveel mogelijk dubbel gebruikt wordt en een combinatie van systemen gehanteerd wordt.

Vanaf 11 fietsenstallingen (bij sociaal wonen vanaf 21) moet ook plaats voorzien worden voor buitenmaatse fietsen. Met 'buitenmaatse fiets' bedoelen we een fiets die door het formaat of door accessoires niet in een standaard of traditionele fietsenstalling past, bijvoorbeeld een bakfiets, ligfiets, cargofiets, kratjesfiets, tandem, aangepaste fiets voor mensen met een beperking, ...

Dit voorschrift verplicht om vanaf de gestelde ondergrens, 10% (resp.5% bij sociaal wonen) van het totale aantal fietsparkeerplaatsen specifiek te voorzien voor buitenmaatse fietsen. Omdat die parkeerplaatsen best geclusterd. Deze fietsparkeerplaatsen zijn deel van het benodigde aantal zoals bepaald in afdeling 2, maar vragen wel wat extra ruimte. Voor een buitenmaatse fiets is een fietsparkeerplaats van ongeveer 4m² nodig, inclusief manoeuvreerruimte.

Bij studentenhuisvesting kan ruimte voor buitenmaatse fietsen ook aangewezen zijn bijvoorbeeld voor minder mobiele studenten met driewielers, of enkele bakfietsen om collectief boodschappen te doen... We voorzien hier echter geen verplichting.

Bezoekersparkeerplaatsen hebben niet noodzakelijk een eigen manoeuvreerruimte nodig aangezien deze plaatsen zich vaak in de openlucht bevinden of omdat de circulatieruimte van bv. Een auto dubbel gebruikt kan worden.

c. Artikel 5.7 Afwijkingsmogelijkheden

In het huidige ABR staan al afwijkingsmogelijkheden op het voorzien van een fietsenberging bij meergezinswoningen. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn overgenomen en beperkt aangepast. Ook voegen we expliciet een afwijkingsmogelijkheid toe voor erkende assistentiewoningen. In de richtlijnen hebben die immers een aparte norm terwijl ze in het ABR onder de meergezinswoningen vallen. Ook voor het gegroepeerd verbouwen van meerdere (meer dan de drempelwaarde) eengezinswoningen voegen we een extra afwijking toe. Zo vermijden we dat projecten kunstmatig opgedeeld worden. Het huidige artikel kan je terugvinden bij 2.1. 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 m² nodig (en dus toegelaten) zijn om voldoende fietsen comfortabel te stallen. De expliciete vermelding hier dat een afwijking een gunst is en geen recht, laten we weg. Dit geldt voor elke gemotiveerde afwijkingsmogelijkheid en het is dus overbodig dit extra te vermelden.

Nieuw voorstel ABR :

Artikel 5.7 Afwijkingsmogelijkheden

Voorschrift	Toelichting
De vergunningverlenende overheid kan op gemotiveerd verzoek van de aanvrager een afwijking toestaan op het minimale aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen	<p>Het uitgangspunt moet zijn dat, als er een fietsenberging kán worden voorzien, het dan ook moet, ook bij verbouwingen.</p> <p>Soms is het te verantwoorden om minder fietsparkeerplaatsen te realiseren dan de parkeernorm als minimum voorschrijft, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none">> bij verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning waarbij het aantal woningen niet verhoogd wordt> bij gegroepeerde verbouwing van meer dan 5 eengezinswoningen waarbij het aantal woningen niet verhoogd wordt> wanneer aangepaste woningen worden voorzien voor mensen met beperkte mobiliteit> als het gaat om erkende assistentiewoningen (zie ook afwijkingsmogelijkheid in artikel 4.11)> bij louter verticale uitbreidingen en/of functiewijziging van bestaande gebouwen waarbij een hogere parkeerbehoefte gecreëerd wordt en het niet mogelijk is bijkomende parkeerplaatsen te realiseren> bij verbouwing van een pand waarin zich op het gelijkvloers een andere functie dan wonen bevindt en die functie de realisatie van een fietsenberging volgens bovenstaande normen bemoeilijkt> bij een site of gebouw opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed of met een beschermd statuut (beschermd monument, beschermd stads- of dorpsgezicht of een beschermd cultuurhistorisch landschap) <p>De afwijking kan al dan niet beperkt zijn (kleinere oppervlakte of helemaal geen) en is een gunst, geen recht. De aanvrager motiveert de vraag tot afwijking.</p>

De vergunningverlenende overheid kan op gemotiveerd verzoek van de aanvrager een afwijking toestaan op de oppervlakte van de fietsenberging als de aanvrager aantoont en motiveert een ander type fietsenstalling te gebruiken dan de standaard of hoog-laag fietsenstalling, waardoor de fietsenberging ruimte-efficiënter kan ingericht worden.

De berekening van de oppervlakte is gebaseerd op een standaard of een hoog-laag fietsenstalling met de afmeting van een standaardfiets en de nodige manoeuvreerruimte.

Deze tweede afwijkingmogelijkheid is een afwijkingmogelijkheid op de oppervlakte, niet op het aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen. Deze mogelijkheid is ruimer.

De aanvrager motiveert en toont aan dat met een beperktere oppervlakte het vereiste aantal fietsen nog steeds vlot kan gestald worden, bijvoorbeeld door gebruik van een dubbellaagse fietsenstalling voor max. 40% van het totale aantal plaatsen fietsenberging. Het gebruik van zo'n ander type fietsenstalling is dan uiteraard de voorwaarde om aan dit artikel te voldoen.

3.5. Hoofdstuk 3 Autoparkeerplaatsen - aanpassing artikel 33 – 34 – 35

Vandaag omvat het ABR al enkele artikels over openbare parkeerplaatsen: artikel 33, 34 en 35 volgens de nummering in de gecoördineerde versie 2022, artikel 5.2, 5.3 en het al aangepaste artikel 2.12 volgens de in de gemeenteraad van april 2023 definitief vastgestelde versie 2023.

Deze artikels zijn niet langer in overeenstemming met het parkeerplan/mobiliteitsplan en/of bevatten begrippen die niet meer actueel zijn.

3.5.1. Artikel 33 / artikel 5.2 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

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

- een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en
- de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur.

In het Parkeerplan wordt voor de rode, oranje en gele zone bepaald dat er geen openbare parkeerplaatsen mogen worden aangelegd. Het creëren van openbare parkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op openbaar domein een gelijk aantal parkeerplaatsen geschrapt wordt. Een uitzondering wordt voorzien voor de omgeving van de B401. Hier moet de mogelijkheid bestaan om extra openbaar parkeeraanbod te creëren in functie van een park&ride parking.

Daarnaast is er vaak heel wat verwarring over de omschrijving: 'R40/N430 niet inbegrepen'. We stellen voor 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.

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.8 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

Voorschrift	Toelichting
<p>Het is verboden openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 inbegrepen), tenzij</p> <ul style="list-style-type: none">• een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en• de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur. <p>De R40 / N430 loopt via de volgende straten: Nieuwevaart/Gasmeterlaan – Desmetbrug - Palinghuizen – Jozef Guislainbrug – Rooigemlaan – Broederlijke-Weversplein - Einde Were – Antonius Triestlaan – Martelaarslaan – Godshuizenlaan – IJzerlaan – Charles de Kerckhovelaan – Citadellaan – Sint-Lievenslaan – Sint-Lievenstunnel – Keizersvest – Keizerviaduct – Vlaamsekaai – Heernislaan – Kasteellaan – Oktrooiplein – Dok-Zuid – Stapelplein – Dok-Noord – Muidelaan – Neuseplein.</p>	<p>Het creëren van openbare autoparkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op het openbaar domein een gelijk aantal autoparkeerplaatsen geschrapt wordt.</p> <p>Dit artikel is ook van toepassing op autoparkings die rechtstreeks uitgeven op R40/N430 en aan de binnenkant van de ring liggen.</p>

3.5.2. Artikel 34 / artikel 5.3 Parkeerplaatsen binnen P-route wordt geschrapt

Dit artikel stelt dat het verboden is bijkomende parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied binnen de P-route (P-route niet inbegrepen), tenzij de parkeerplaats gelegen is op een bebouwd perceel met een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie.

Deze P-route wordt echter 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 aanpassing nodig.

Ook de omschrijving zelf is strijdig met de autoparkeerrichtlijnen, waardoor het wenselijk is dat dit artikel volledig geschrapt wordt, zodat de autoparkeerrichtlijnen overal toegepast kunnen worden.

Bijvoorbeeld: Het huidige artikel 34/5.3 bepaalt dat het verboden is bijkomende parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied binnen de P-route tenzij de parkeerplaats gelegen is op een bebouwd perceel met een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie. Dit sluit uit dat een nieuw kantorencomplex ontwikkeld kan worden en in zijn eigen parkeerbehoefte kan voorzien. In het parkeerplan wordt de mogelijkheid om binnen de rode zone een beperkt aantal parkeervoorzieningen te realiseren opnieuw opgenomen voor kantoorgebouwen (zie parkeerrichtlijn). Voor commerciële gebouwen zoals (kleine en grootschalige) detailhandel en supermarkten blijft het verbod op de bouw van een parkeergebied geldig binnen de rode zone. Er werd een maximumrichtlijn vooropgesteld, afhankelijk van het type kantoorgebouw.

3.5.3. Artikel 35 Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het voetgangersgebied

In kader van de wijzigingen aan het Algemeen Bouwreglement werd ook gevraagd om het oude artikel 35 aan te passen. Deze wijziging is al doorgevoerd bij de wijzigingen die kaderden in het thema openbaar domein. Samen met andere voorschriften met betrekking tot private opritten, is een aanpassing van dit oude artikel 35 naar een nieuw artikel 2.12 'Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het autovrij gebied' meegenomen in de meest recente versie van het ABR, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 24 april 2023.

3.6. Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag

Vandaag bevatten artikel 4.39 en 4.40 ook bepalingen over de omvang en weergave van de verplichte fietsenberging bij woningen en grootschalige studentenhuisvesting. De verwijzingen naar die fietsenberging laten we daar weg. We voegen aan deel 5 analoge artikels toe, net als bij de andere delen. De gevraagde info vloeit ook voort uit wat hierover in de parkeerrichtlijnen is opgenomen, aangevuld met wat in functie van de lagere norm voor sociaal wonen nodig is.

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.9 Bijlagen en extra motivatie

Voorschrift	Toelichting
<p>Onverminderd de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, moet het aanvraagdossier aangevuld worden met de volgende bijkomende documenten of gegevens:</p> <ul style="list-style-type: none">> Bij de aanvraag van een project voor wonen of studentenhuisvesting waarbij de drempelwaarde zoals bepaald in artikel 5.2 en 5.3, overschreden wordt: een berekening van het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen.> Bij de aanvraag van een project voor sociale woningbouw: aanvullend ook een beschrijving en motivatie van de toekomstgerichte uitbreidingsmogelijkheden voor fietsparkeren.	<p>Iedere aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor een project voor wonen of studentenhuisvesting dat de drempelwaarde overschrijdt, moet een gedetailleerde berekening bevatten van het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen conform artikel 5.4. De aanvrager formuleert en motiveert de vragen tot afwijking op de voorschriften van hoofdstuk 3.</p> <p>Bij sociale woningbouw vraagt het verschil met de norm voor andere woningen (zie art.5.4) wel toekomstgericht nadenken over uitbreidingsmogelijkheden, bij voorbeeld door</p> <ul style="list-style-type: none">> voldoende vrije hoogte te voorzien zodat dubbellaagse stallingen mogelijk zijn> autoparkeerplaatsen die op termijn omgevormd kunnen worden naar extra fietsenberging> extra ruimte te voorzien in de fietsenberging> ...

Artikel 5.10 Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing

Voorschrift	Toelichting
-------------	-------------

De plannen bij het aanvraagdossier moeten aan de volgende minimumvereisten voldoen:

- > Bij de aanvraag van een project voor wonen of studentenhuisvesting waarbij de drempelwaarde zoals bepaald in artikel 5.2 en 5.3 overschreden wordt, moeten op de plannen fietsenberging(en), fietsparkeerplaatsen en het type fietsenstalling(en) getekend/vermeld zijn, voor bewoners en voor bezoekers afzonderlijk.
- > Daarbij moeten minstens volgende afmetingen en oppervlaktes worden aangeduid:
 - afmetingen van de fietsparkeerplaatsen, ruimte achter de fiets, gangpaden en toegangen
 - indien helling/trap: breedtes (goot, trap, helling) en hellingsgraad

Zoals aangegeven in artikel 5.6 toont de aanvrager aan dat voldoende ruimte voorzien wordt en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden. Dat kan door bij de omgevingsvergunningsaanvraag een duidelijke tekening toe te voegen met daarop niet enkel de types stalling en hoeveel er voorzien zijn, maar ook voldoende maten.