

PARKEERPLAN GENT 2020

Nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto

Opdrachtgever: **Stad Gent**

Datum: 19-03-2018

INHOUD

1. Inleiding	3
1.1 Doelstelling	5
2. Juridische verankering - Parkeertoets	6
3. Visie op parkeerrichtlijnen	7
3.1 Parkeeroplossing op eigen terrein	7
3.2 Minimumrichtlijn voor fietsers	7
3.3 Krappe autoparkeerrichtlijnen	7
3.4 Vork van minimum en maximum autoparkeerrichtlijnen	7
3.5 Kruimelregel	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.6 Wisselwerking	8
4. Gebiedsindeling	9
4.1 Keuze afbakening	9
4.1.1 Rode zone	9
4.1.2 Groene zone	9
4.1.3 Oranje zone	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.1.4 Gele zone	9
4.1.5 Witte zone	10
4.2 Doorgroeiscenario	11
5. Fietsparkeerrichtlijnen	12
5.1 Uitgangssituatie	12
5.2 Fietsparkeerrichtlijnen	12
5.2.1 Minimumrichtlijnen	12
5.2.2 Inrichting fietsenstallingen	12
5.2.3 Tabel fietsparkeerrichtlijnen	13
6. Autoparkeerrichtlijnen	15
6.1 Uitgangssituatie	15
6.2 Parkeerrichtlijnen per zone	15
6.2.1 Rode zone	15
6.2.2 Groene zone	16
6.2.3 Oranje zone	16
6.2.4 Gele zone	16
6.2.5 Witte zone	16

6.2.6	Opmerking	17
6.3	Inrichten parkings en parkeergarages.	17
6.4	Tabel autoparkeerrichtlijnen	18
7.	Toepassen parkeerrichtlijnen	20
7.1	Kruimelregel	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
7.2	Bepalen parkeereis	20
7.2.1	Berekenen parkeereis	20
7.2.2	Verbouwing of functiewijziging	21
7.2.3	Gecombineerd project	21
7.2.4	Meervoudig gebruik parkeerplaatsen	21
7.3	Afwijkingen	22
7.3.1	Minder dan de minimumrichtlijn	22
7.3.2	Meer dan de maximumrichtlijn	24
7.4	Link autoparkeerrichtlijnen en parkeerregimes en -vergunningen	25
7.5	Belang omgevingscapaciteit	25
7.6	Rol parkeermakelaar	25
8.	Evaluatie	26

1. AANPASSINGEN NA EVALUATIE

Deze aangepaste versie van de Deelnota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto komt er na een evaluatietraject in de loop van 2016 en 2017. Deze evaluatie was voorzien in de initiële nota. De parkeerbehoefte is geen statische gegeven maar is continu in beweging. Daarom zullen de parkeerrichtlijnen op regelmatige basis worden geëvalueerd en aangepast aan gewijzigde omstandigheden.

Hieronder volgt een overzicht van de aanpassingen:

1. Sectie 2.1: de term *stand still* werd geschrapt.
2. Sectie 3: de term *stand still* werd vervangen door *het verbod voor het aanleggen van openbare autoparkeerplaatsen*.
3. Sectie 4.6: de term *kruimelregel* werd vervangen door de term *drempelwaarde* omdat deze term duidelijker is.
4. Sectie 4.7, met als titel *Belang Omgevingscapaciteit*, werd toegevoegd.
5. Sectie 5.1: figuur 1 (Gebiedsindeling parkeerrichtlijnen) werd vervangen door een verwijzing naar de tariefzones straatparkeren.
6. Sectie 5.1.2: groene zone werd vervangen door oranje zone
7. Sectie 5.1.3: oranje zone werd vervangen door gele zone
8. Sectie 5.1.4: gele zone werd vervangen door groene zone
9. Sectie 5.1.6 *Zuidelijke mozaïek* werd toegevoegd.
10. Figuur 1: kaart met de afbakening van de Zuidelijke mozaïek werd toegevoegd
11. Sectie 5.2: foutmelding verwijderd.
12. Figuur 2 *Gebiedsindeling parkeerrichtlijnen – doorgroei scenario met aandacht voor OV-assen in buitengebied* werd geschrapt.
13. Sectie 6.2 *Fietsparkeerrichtlijnen*: de fietsparkeerrichtlijnen worden niet langer in m² maar wel in aantal fietsen uitgedrukt.
14. Sectie 6.2.2 *Inrichting fietsenstalling*: belang van een goede inrichting werd extra benadrukt. Er werd verwezen naar de nota over het inrichten van fietsenstallingen.
15. Sectie 6.2.3 *Tabel fietsparkeerrichtlijnen*: de fietsparkeerrichtlijnen worden niet langer in m² maar in aantal fietsen uitgedrukt.
16. Sectie 6.2.3: er werd een voetnoot toegevoegd met de definitie van bruto vloeroppervlak (bvo) en verkoopoppervlak.
17. Sectie 6.2.3: in de voetnoot werd toegevoegd van hoeveel werknemers/100m² bvo wordt uitgegaan. Het aantal werknemers heeft verder geen invloed op de berekening van de parkeereis. Daarbij wordt immers enkel uitgegaan van het gebouwde aantal m².
18. Tabel 1 *Fietsparkeerrichtlijnen*: de tabel werd aangepast aan de nieuwe kleuren van de zones. De laatste kolom werd geschrapt en toegevoegd aan de voetnoot onder sectie 6.2.3.
19. Sectie 7.2.1: de term *stand still* werd vervangen door *het verbod op aanleggen van bijkomende parkeerplaatsen*.
20. Sectie 7.2.2: groene zone werd vervangen door oranje zone. De term *stand still* werd vervangen door *het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen*.
21. Sectie 7.2.3: oranje zone werd vervangen door gele zone. De term *stand still* werd vervangen door *het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen*.
22. Sectie 7.2.4: gele zone werd vervangen door groene zone. De term *stand still* werd vervangen door *het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen*.
23. Sectie 7.2.6 wordt toegevoegd: zuidelijke mozaïek

24. Sectie 7.2.7: De term *stand still* werd vervangen door *het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen*. De kleuren van de zones werden aangepast.
25. Sectie 7.3: De titel werd aangepast. Er werd verwezen naar de NEN2443-normen voor het comfortabel inrichten van parkings. Het verbod op garageboxen werd benadrukt. Er werd toegevoegd dat het vervangen van garageboxcomplexen door andere functies positief geadviseerd zal worden.
26. Sectie 7.4: er werd een voetnoot toegevoegd met de definitie van bvo en verkoopoppervlak.
27. Sectie 7.4: in de voetnoot werd toegevoegd van hoeveel werknemers/100m² bvo wordt uitgegaan. Het aantal werknemers heeft verder geen invloed op de berekening van de parkeereis. Daarbij wordt immers enkel uitgegaan van het gebouwde aantal m².
28. Tabel 2 *Autoparkeerrichtlijnen*: de tabel werd aangepast aan de nieuwe kleuren van de zones. De laatste kolom werd geschrapt en toegevoegd aan de voetnoot onder sectie 7.4. In de tabel werd volgende aangepast:
 - a. Bezoekersparkeren in witte zone: minimum van 0,1 werd vervangen door vork van minimum 0,2 en maximum 0,5 autoparkeerplaatsen
 - b. Bewonersparkeren in de witte zone had geen maximum. Autobezit en –gebruik leek daarom ongeremd mogelijk. Er werd een maximum toegevoegd van 2.
29. Sectie 8.1: de term *kruimelregel* wordt vervangen door de term *drempelwaarde* omdat deze term duidelijker is. Bij sociaal wonen wordt de drempelwaarde voor autoparkeerplaatsen opgetrokken naar 25. Bij minder dan 25 woningen, kan voor parkeren verwezen worden naar het openbaar domein.
30. Sectie 8.2.2: er werd verduidelijkt wat bedoeld wordt met verbouwing en nieuwbouw. In de voetnoot werd toegelicht dat met de bestaande toestand de vergunde toestand wordt bedoeld.
31. Sectie 8.3.1.1: om geen onrealistische eisen op te leggen qua fietsparkeerplaatsen voor kleinere projecten, werd een uitzonderingsmaatregel m.b.t. bezoekersparkeren toegevoegd.
32. Sectie 8.3.1.1: voorlopig bestaan geen reglementen voor het afkopen van de parkeereis. Deze optie kan dus nog niet gekozen worden.
33. Sectie 8.3.1.2: om geen onrealistische eisen op te leggen qua fietsparkeerplaatsen voor kleinere projecten, werd een uitzonderingsmaatregel m.b.t. bezoekersparkeren toegevoegd.
34. Sectie 8.3.1.2 : ca. 10% werd vervangen door max. 10%. Verder werd toegevoegd dat 1 autoparkeerplaats door minstens 2 extra fietsstalplaatsen moeten worden vervangen.
35. Sectie 8.3.1.2: ca. 10% werd vervangen door max. 20%). 1 deelauto vervangt maximum 4 autoparkeerplaatsen.
36. Sectie 8.3.1.2: voorlopig bestaan geen reglementen voor het afkopen van de parkeereis. Deze optie kan dus nog niet gekozen worden.
37. Sectie 8.5 *Parkeerrichtlijnen en omgevingscapaciteit*: in deze sectie wordt de link gemaakt tussen de omgevingscapaciteit en de parkeerrichtlijnen.
38. Sectie 9 werd geactualiseerd.

2. INLEIDING

2.1 Doelstelling

Door het opstellen van parkeerrichtlijnen beoogt de stad de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. Parkeerrichtlijnen vormen een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. De richtlijnen moeten dan ook een weerspiegeling zijn van de overkoepelende parkeerbeleidsvisie die op haar beurt een onderdeel vormt van de globale stedelijke mobiliteitsvisie. Parkeerrichtlijnen vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, studenten, Het bepalen van parkeerrichtlijnen moet verzekeren dat het mobiliteitsprofiel van toekomstige ontwikkelingen in overeenstemming is met de stedelijke mobiliteitsvisie.

De parkeerrichtlijnen scheppen duidelijkheid in de verwachtingen van de stad naar projectontwikkelaars en bieden een houvast bij de beoordeling van de bouwaanvraag bij nieuwe ontwikkelingen. Anderzijds moet maatwerk mogelijk blijven om te kunnen inspelen op specifieke situaties, locaties, behoeftes, Het is quasi onmogelijk en onwerkbaar om voor alle mogelijke situaties regels vast te leggen. Daarom wordt ervoor geopteerd om een beperkte set van duidelijke richtlijnen op te stellen met de mogelijkheid voor maatwerk in bijzondere situaties.

Voorliggende nota heeft betrekking op parkeerrichtlijnen zowel voor fiets als auto. Daarnaast doet deze nota ook uitspraken over het openbaar parkeeraanbod.

De stad begint het toepassen van deze parkeerrichtlijnen vanaf 1 januari 2015. Na één jaar worden de richtlijnen geëvalueerd en waar wenselijk aangepast. Concrete bouwdoosiers die reeds in voorbespreking zijn bij de stadsdiensten kunnen niet zonder meer ten volle gevat worden door deze parkeerrichtlijnen. Hier zal geval per geval gekeken worden hoe maximaal naar de gewenste parkeerrichtlijn kan worden toegewerkt, maar zijn afwijkingen niet uit te sluiten.

3. JURIDISCHE VERANKERING - PARKEERTOETS

Vroeger waren er strikte parkeerrichtlijnen opgenomen in de stedenbouwkundige verordening van de stad Gent. Dit strikte karakter maakte een gedifferentieerd parkeerbeleid onmogelijk. Daarom werden parkeerrichtlijnen in latere wijzigingen niet meer weerhouden.

Later werd geprobeerd in BPA's (Bijzonder Plan van Aanleg) of in RUP's (Ruimtelijk UitvoeringsPlan) parkeerrichtlijnen op te leggen. Dit heeft echter een rigide karakter (lange levensduur, weinig flexibel). De parkeerbehoefte is geen statisch gegeven maar is continu in beweging. In die zin is het wenselijk een zekere aanpasbaarheid en flexibiliteit te hebben in het systeem van parkeerrichtlijnen om in te kunnen spelen op evoluties in de tijd. Groei van het aantal huishoudens, de evolutie in fiets- en autobezit en –gebruik (vb. bij stijging van de brandstofprijzen), evoluties in tewerkstelling, evoluties in onderwijsaanbod, flankerende maatregelen in openbaar vervoer, verkeersgeleiding, bedrijfsvervoerplannen, communicatie,... kunnen de nood aan en vraag naar fiets- en autoparkeerplaatsen beïnvloeden. Daarom is het niet gewenst parkeerrichtlijnen op te nemen in bestemmingsplannen omdat dit alle flexibiliteit wegneemt.

Wat het fietsparkeren betreft zijn er in het Algemeen Bouwreglement (ABR) richtlijnen opgenomen voor meergezinswoningen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodaties voor studenten. Voor andere functies staan geen fietsparkeerrichtlijnen in het Algemeen Bouwreglement. Eveneens in het ABR wordt het verbod voor het aanleggen van openbare autoparkeerplaatsen beschreven.

Het toepassen van parkeerrichtlijnen mag geen vrijblijvende aangelegenheid zijn. Daarom is een juridisch kader noodzakelijk. Anderzijds moet maatwerk mogelijk blijven en moet voldoende kunnen worden ingespeeld op toekomstige evoluties. Daarom wordt gekozen de parkeerrichtlijnen op te nemen in een brochure/handleiding (cfr. Woningtypetoets). De nota "**Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto**" tracht een heldere uitspraak te doen over wat de stad verwacht ten aanzien van ontwikkelaars, verkavelaars of bouwheren omtrent fiets- en autoparkeerrichtlijnen.

4. VISIE OP PARKEERRICHTLIJNEN

Bij gebrek aan een overkoepelende, Vlaamse regelgeving neemt de stad het heft in eigen handen door zelf parkeerrichtlijnen op te stellen en op te leggen. De stad gaat uit van volgende principes:

4.1 Parkeeroplossing op eigen terrein

Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, kindvriendelijke woonstraat, ...) en de leefbaarheid van de stad te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. Dit moet voorkomen dat de uiteindelijke parkeerbehoefte gekoppeld aan het project zonder meer op het openbaar domein afgewenteld wordt.

4.2 Minimumrichtlijn voor fietsers

De richtlijn voor fietsparkeren is een minimumrichtlijn die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd dienen te worden. Er is geen maximum fietsparkeerrichtlijn. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd mag worden, wordt niet beperkt.

4.3 Krappe autoparkeerrichtlijnen

Het gebruik van krappe autoparkeerrichtlijnen draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegen gaat. Hoe meer parkeerplaatsen voorzien worden, hoe meer autoverkeer wordt aangetrokken. De richtlijnen mogen echter ook niet te streng zijn. Er kan hierdoor namelijk parkeeroverlast op straat ontstaan omdat de feitelijke parkeervraag (deels) op het openbaar domein wordt opgevangen. Parkeerregimes (betalend parkeren, parkeerduurbeperingen) kunnen hier voor bijkomende sturing zorgen (zie sectie 4.6)

4.4 Vork van minimum en maximum autoparkeerrichtlijnen

Er wordt gekozen om met een combinatie van minimum en maximum autoparkeerrichtlijnen te werken. Minimumrichtlijnen garanderen een aantal vooropgestelde parkeerplaatsen om te vermijden dat de extra vraag naar parkeerplaatsen moet worden opgevangen op openbare ruimte. Maximumrichtlijnen zorgen ervoor dat er niet meer parkeerplaatsen dan nodig worden gebouwd. Omdat meer autoparkeerplaatsen meer autogebruik genereren, werkt het opleggen van een maximumrichtlijn afradend voor dat ongewenst autogebruik.

4.5 Drempelwaarde

Om de planlast niet overdreven te verhogen en kleine projecten (bijvoorbeeld bouw/renovatie van een eengezinswoning) niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod, hanteert men een drempelwaarde waaronder er geen minimum parkeerrichtlijn van toepassing is. Dit vermijdt dat kleinschalige projecten gedwongen worden in het realiseren van kleinschalige, waarschijnlijk dure en minder efficiënte eigen parkeervoorzieningen. Voor elk project (nieuw, renovatie, functiewijziging, ...) onder een de drempelwaarde is een minimum autoparkeerrichtlijn van toepassing van 0. Het staat de bouwheer/ontwikkelaar vrij om wel parkeerplaatsen te voorzien maar niet meer dan de maximumrichtlijn.

4.6 Wisselwerking

Uit de praktijk blijkt dat het opleggen van parkeerrichtlijnen alleen niet volstaat om het autogebruik gekoppeld aan de nieuwe ontwikkeling te sturen. Er is steeds een wisselwerking met het openbare parkeeraanbod, het parkeerregime en het parkeervergunningenbeleid in de omgeving van de ontwikkeling. Bij afwezigheid van sturende elementen op het openbare parkeeraanbod zullen bewoners, werknemers, bezoekers, ... van de nieuwe ontwikkeling vaak niet geneigd zijn een parkeerplaats te kopen / te huren / te gebruiken... . Parkeerrichtlijnen gaan hand in hand met parkeerregulering in de omgeving en het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (bewonerskaarten, ...).

4.7 Belang omgevingscapaciteit

Naast het berekening van de parkeereis, moet ook rekening gehouden worden met de omgevingscapaciteit. Het volstaat niet dat een ontwikkeling voldoet aan het aantal parkeerplaatsen zoals voorgeschreven door de parkeerrichtlijnen. De stad kan een negatief advies verstrekken over de bouwaanvraag als blijkt dat de omgevingscapaciteit het bijkomend autoverkeer gegeneerd door het project niet aan kan. Het opmaken van een mobiliteitstudie of mober daarom zeer belangrijk.

5. GEBIEDSINDELING

5.1 Keuze afbakening

Er moet een afweging gemaakt worden naar zonering van de parkeerrichtlijnen (afbakening zones en aantal zones). De gebiedsindeling moet onder andere rekening houden met de bereikbaarheid met vervoersalternatieven, aanwezige functies en de intensiteit van het gebruik van de ruimte.

Het werken met meerdere zones creëert de mogelijkheid om meer lokale nuances te leggen maar het verhoogt de complexiteit. Er wordt gekozen om de zonering af te stemmen op de zonering van het betalend parkeren. Deze afbakening is namelijk reeds afgestemd op het ruimtelijk functioneren van het gebied. Het hanteren van eenzelfde zonering verhoogt meteen ook de duidelijkheid en uniformiteit. De afbakening van de verschillende zones komt dus overeen met het laatst geldende reglement op straatparkeren. De [webkaart Parkeerplan](#) geeft deze afbakening weer. De gearceerde groene zones zijn nog geen betalende zones, maar wat parkeerrichtlijnen betreft gelden hier wel de richtlijnen van de groene zone.

5.1.1 Rode zone

De rode zone vormt het stadshart. Het kent een hoge concentratie aan wonen, tewerkstelling, handel en diensten, Het is een dynamisch gebied met een hoge belevingswaarde. Het vormt een verzamelpunt en kruispunt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook de verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer is er hoog en bereikt de grenzen van de draagkracht en leefbaarheid van het centrumgebied. Een stringent parkeerbeleid in deze zone is noodzakelijk in een streven naar een leefbaar en gezond stadshart.

5.1.2 Oranje zone

De oranje zone vormt het stedelijk gebied in een schil rond het stadshart. Ook hier moet de draagkracht beheerst worden om de leefbaarheid te waarborgen. Er is een hoge concentratie aan functies (hoofdzakelijk wonen) maar de verkeersattractie is er wel lager dan de rode zone.

5.1.3 Gele zone

De gele zones zijn de omgevingen van de stations Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort. Ten opzichte van de oranje zone zijn de gele zones meer perifeer gelegen ten opzichte van het centrum. Ze worden gekenmerkt door een zeer goede alternatieve bereikbaarheid met de aanwezigheid van een belangrijke OV-knoop.

5.1.4 Groene zone

De groene zone vormt de stedelijke schil rond de groene/oranje zone. Het gaat meestal om nog verstedelijkt gebied. De perifere ligging maakt echter dat de alternatieve bereikbaarheid er iets minder is dan het eigenlijke stadscentrum of de stationspolen. De autobereikbaarheid zal daarentegen eerder beter zijn.

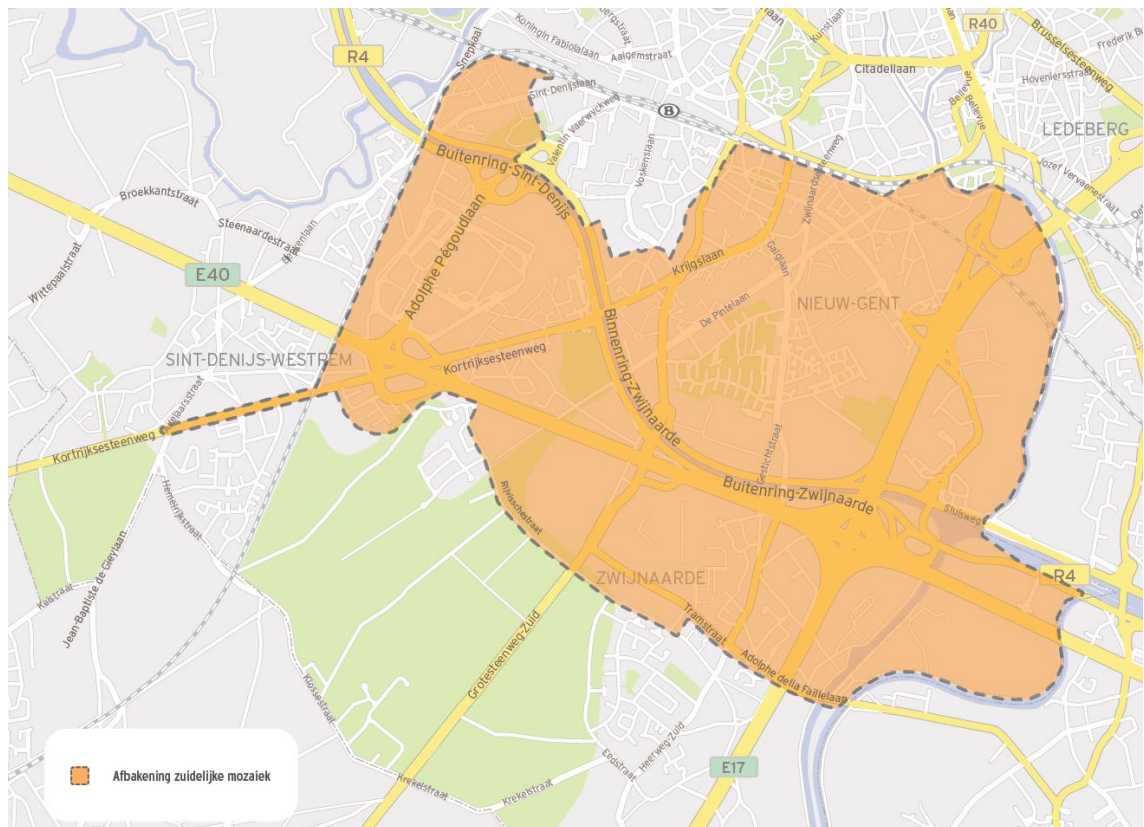
5.1.5 Witte zone

De witte zones of de buitengebieden zijn de zones die buiten de hierboven genoemde zones vallen. Deze gebieden worden eerder gekenmerkt door een meer autogerichte bereikbaarheid. De morfologie van de buitengebieden kan sterk uiteenlopen zoals dunbevolkte landelijke gebieden, dorpskernen, industriezones, haven, Gelet op de diversiteit van het gebied wordt ervoor geopteerd om enkel minimum autoparkeerrichtlijnen op te stellen voor de buitengebieden. De parkeervereisten zijn sterk ontwikkelings- en plaatsgebonden. Dit vraagt om een grotere flexibiliteit. Samen met de meer autogerichte bereikbaarheid van deze zone, verklaart dit de keuze om voor deze zone geen maximum parkeernorm op te leggen.

5.1.6 Zuidelijke mozaïek

De Zuidelijke Rand Gent is van groot economisch belang. Dit belang zal in de komende jaren nog toenemen. Er zullen immers heel wat terreinen (verder) ontwikkeld worden. Het zal een uitdaging zijn om deze projecten vlot bereikbaar te maken en houden. Een belangrijk element om de bereikbaarheid te blijven garanderen, is het beperken van de automobilititeit naar deze terreinen. Het instrument dat hiervoor gebruikt zal worden, zijn sturende autoparkeerrichtlijnen. Voor de zone die afgebakend wordt als de Zuidelijke mozaïek gelden strengere autoparkeerrichtlijnen voor de niet-woonfuncties, nl. de minimum richtlijn van de witte zone - 10% wordt de maximumrichtlijn voor de zuidelijke mozaïek. Voor woonfuncties blijven de huidige autoparkeerrichtlijnen gelden. Ook op vlak van fietsparkeerrichtlijnen blijven de huidige richtlijnen van toepassing.

Om deze strikte parkeernormen haalbaar te maken voor de bedrijven en hun werknemers is een flankerend mobiliteitsbeleid essentieel.



Figuur 1 Afbakening Zuidelijke mozaïek

5.2 Doorgroeiscenario

Binnen het uitwerkingsproces voor de bepaling van de gebiedsindeling van de verschillende zones is ook een doorgroeiscenario voorgesteld. Dit scenario, dat grotendeels verder bouwt op de gebiedsindeling van de parkeerrichtlijnen, houdt ook rekening met de aanwezigheid van de belangrijkste openbaar vervoersassen buiten de gele zone (in buitengebied).

Deze specifieke zones zijn enigszins verder gelegen van het centrum en vallen in se buiten de zones met een parkeerregime. Hun ligging langs de belangrijkste openbaar vervoersassen maakt echter dat deze gebieden nog steeds een relatief goede alternatieve bereikbaarheid hebben. Op deze locaties is een lager autobezit wenselijk door de aanwezigheid van een uitstekend alternatief, namelijk het openbaar vervoer. Het gaat hier meer bepaald om de zones rond de belangrijkste (huidige en toekomstige) openbaar vervoersassen, namelijk lijnen 1, 2, 3, 4 en 7.

Op korte termijn wordt deze gebiedsindeling voor de parkeerrichtlijnen niet als haalbaar geacht. Dit zou namelijk belangrijke implicaties hebben op de afbakening van de parkeerregimes (verdringingseffecten), wat dan ook weer implicaties zal hebben op de kleinschalige park&ride parkings. Op langere termijn, wanneer er ook meer duidelijkheid is over de effecten van het nieuwe parkeerbeleid, kan het doorgroeiscenario verder meegenomen en uitgewerkt worden.

6. FIETSPARKEERRICHTLIJNEN

6.1 Uitgangssituatie

Een fietsparkeerrichtlijn zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeerrichtlijn draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeerrichtlijn een positieve bijdrage aan het verminderen van de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte.

De stad hanteert nu reeds fietsparkeerrichtlijnen. Deze zijn opgenomen in het Algemeen Bouwreglement van de stad. Bij de beoordeling van de bouwaanvraag kan dan formeel getoetst worden of er voldoende ruimte is gereserveerd voor fietsparkeren volgens de fietsparkeerrichtlijn. De fietsparkeerrichtlijnen in het Algemeen Bouwreglement beperken zich tot woongebouwen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten. De volgende minimum richtlijnen zijn opgenomen:

- Wonen: Fietsberging: 1m² per kamer of studio; 2m² per appartement, te vermeerderen met 1m² per slaapkamer vanaf de tweede slaapkamer.
- Gemeenschappelijke verblijfsaccommodatie: minimaal 1m² per unit.

6.2 Fietsparkeerrichtlijnen

De bestaande parkeerrichtlijnen voor fietsen zoals opgenomen in het ABR blijven behouden. In tegenstelling tot het ABR, wordt het aantal fietsenstalplaatsen in deze nota uitgedrukt in aantal stallingen i.p.v. in aantal m². Maar ook voor andere functies worden richtlijnen vastgelegd (zie onderstaande tabel sectie 5.2.3).

6.2.1 Minimumrichtlijnen

Voor fietsen worden enkel minimumrichtlijnen vastgelegd. Een ontwikkelaar mag meer fietsenstaanplaatsen voorzien dan minimaal gevraagd wordt. Er wordt geen maximumrichtlijn vastgelegd, dus er is geen beperking op het aantal toelaatbare fietsenstaanplaatsen.

6.2.2 Inrichting fietsenstallingen

Om het fietsgebruik aan te moedigen moet de fietsenstalling veilig en comfortabel zijn. De inrichting van een fietsenstalling moet dus aan bepaald voorwaarden voldoen. Zo moet een fietsenberging (uitgezonderd voor bezoekers) overdekt en afsluitbaar zijn. De fietsenberging moet bereikbaar zijn via een gemeenschappelijke circulatieruimte en vanop de openbare weg goed toegankelijk zijn. De gestalde fiets moet vlotter te bereiken zijn dan de geparkeerde auto, om het fietsgebruik aan te moedigen. Hellingen en fietsstalsystemen moeten vlot bruikbaar zijn. Op plan worden de fietsenstallingen steeds ingetekend zodat blijkt dat de met de gekozen indeling en ruimte het aantal fietsstalplaatsen, opgelegd in door de fietsparkeerrichtlijnen, kan gerealiseerd worden. In de [nota rond het inrichten van fietsenstallingen](#), zijn de richtlijnen van de Stad Gent na te lezen.

6.2.3 Tabel fietsparkeerrichtlijnen

Onderstaande tabel geeft de eigenlijke richtlijnen weer. De fietsparkeerrichtlijnen worden uitgedrukt in aantal fietsen.¹

De normslag voor de richtlijnen is het aantal wooneenheden, bruto vloeroppervlak (bvo)² of verkoopsoppervlak³.

1

- Voor de functie kantoren wordt uitgegaan van 6 werknemers/100 m² bvo (ca. 16 m² bvo per arbeidsplaats). Voorheen werd meestal gerekend met 4 werknemers/100m² bvo. Het nieuwe werken laat echter een intensiever gebruik van de kantooroppervlakte zien.
- Voor de functie arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven wordt uitgegaan van 25 à 30 m² bvo per arbeidsplaats.
- Voor de functie arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 30 à 50 m² bvo per arbeidsplaats.
- Voor commerciële dienstverlening wordt uitgegaan van 25 à 35m² bvo per arbeidsplaats.
- Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de wat grotere vestigingen als de Kruidvat, Blokker en Hema. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die net als supermarkten kort worden bezocht.
- Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de Colruyt, GB, Carrefour, AH e.d. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die kort worden bezocht.
- Onder Grootchalige detailhandel verstaan we bouwmarkten, tuincentra, meubelwinkels e.d.
- De functie Commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie. Het gaat o.a. om reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apotheken.

² Bruto vloeroppervlak (bvo) is volgens de NEN 250-norm:

De BVO van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Hierbij gelden de volgende aanvullingen:

- Indien een binnenruimte aan een andere binnenruimte (ander gebouw of andere huurder) grenst, moet worden gemeten tot het hart van de desbetreffende scheidingsconstructie.
- Indien een gebouwgebonden buitenruimte aan een binnenruimte grenst, moet het grondvlak van de scheidingsconstructie volledig worden toegerekend aan de BVO van de binnenruimte.

Bij de bepaling van de bvo wordt niet meegerekend:

- Een schalmgat of vide waarvan de oppervlakte groter is dan of gelijk is aan 4,0 m².
- Gebouwgebonden buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen etc.
- Open brand- of vluchttrappen aan de buitenzijde van het gebouw.

³ Verkoopsoppervlak is volgens de NEN 2580-norm: het nuttige (bruikbare) vloeroppervlak voor winkels inclusief de etalages.

Tabel 1 Fietsparkeerrichtlijnen

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	meergezinswoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	eengezinswoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
werken (incl. bezoekers)	kantoren	100 m ² bvo	2	2	2	2	1,5	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² bvo	1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%
	arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² bvo	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	3	3	3	3	3	85%
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	3	3	85%
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	2	2	2	2	2	20%
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen					
Andere	per ontwikkeling te bepalen							

7. AUTOPARKEERRICHTLIJNEN

7.1 Uitgangssituatie

In hoofdstuk 3 van het Algemeen bouwreglement worden eisen gesteld met betrekking tot het parkeeraanbod. Zo staat er dat het verboden is bijkomend openbaar parkeeraanbod te creëren binnen het gebied R40/N430. Het aanleggen van parkeerplaatsen mag wel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt (artikel 33).

Wat het privé parkeeraanbod betreft is het verboden bijkomende parkeerplaatsen aan te leggen binnen het gebied van de (vroegere) P-route, tenzij het ten behoeve van een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie is.

Artikel 33

Het is verboden 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.

Artikel 34

Het is verboden 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.

Artikel 35

Het is verboden opritten van op privaat terrein gelegen parkeerplaatsen aan te leggen die uitgeven op straten en pleinen behorend tot het voetgangersgebied, tenzij de oprit toegang geeft tot een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie.

Over het voorzien van een garagepoort zegt het Algemeen Bouwreglement het volgende:

Het is verboden een garagepoort te plaatsen in de voorgevel van een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij, wanneer de breedte van het perceel, gemeten op de grens met de openbare weg, smaller is dan 7 meter.

7.2 Parkeerrichtlijnen per zone

7.2.1 Rode zone

Wat het openbare parkeeraanbod betreft mag er geen nieuw parkeeraanbod bij gecreëerd worden. Het aanleggen van parkeerplaatsen mag wel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt en de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op openbaar domein een gelijk aantal parkeerplaatsen geschrapd wordt. Deze visie is identiek aan wat het Algemeen Bouwreglement momenteel voorschrijft.

Volgens het huidige ABR mogen binnen de (vroegere) P-route geen bijkomende private parkeerplaatsen worden aangelegd, behalve als het gaat om een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie. Deze visie wordt aangepast: het quasi onbeperkt creëren van parkeerplaatsen voor wonen kan niet langer. Anderzijds geldt het verbod op aanleggen van bijkomende parkeerplaatsen niet langer voor andere functies. Er wordt geen minimumwaarde bepaald. Er wordt wel een maximumwaarde vooropgesteld voor verschillende functies als richtlijn voor het bepalen van de parkeereis. De parkeerrichtlijnen zijn sterk sturend maar hypothekeren de toekomstige ontwikkeling van de stad niet.

7.2.2 Oranje zone

Ook voor het oranje gebied wordt het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen gehanteerd (analoog aan het huidige Algemeen Bouwreglement). Er mag geen extra openbaar parkeeraanbod gecreëerd worden. 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.

Voor het creëren van private parkeerplaatsen wordt flexibiliteit voorzien. Het creëren van privé parkeeraanbod is mogelijk binnen een vork van een minimum- en vrij strenge maximumrichtlijn. Afwijkingen van de richtlijn is mogelijk mits motivering. Er worden flexibele mechanismes aangeboden ter bepaling van het parkeeraanbod (bijvoorbeeld meervoudig gebruik, integreren autodelen, ...).

7.2.3 Gele zone

Aangaande de richtlijnen voor het creëren van private parkeerplaatsen worden dezelfde richtlijnen gehanteerd als de oranje zone. De ligging van de gele zone is minder centraal, maar de bereikbaarheid per openbaar vervoer is uitstekend. Het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen wordt ook in de gele zone van toepassing. Er mag geen extra openbaar parkeeraanbod gecreëerd worden. Het creëren van openbare parkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt.

7.2.4 Groene zone

De groene zone vormt de stedelijke schil rond de groene zone. Het verbod op het aanleggen van openbare parkeerplaatsen is in de groene zone niet van toepassing. De visie omtrent het creëren van het private parkeerplaatsen is analoog aan de oranje zone al worden er wel ruimere richtlijnen gehanteerd (minimum- en maximumrichtlijnen). Afwijkingen van de richtlijn is mogelijk mits motivering. Er worden flexibele mechanismes aangeboden ter bepaling van het parkeeraanbod (bijvoorbeeld meervoudig gebruik, integreren autodelen, ...).

7.2.5 Witte zone

De witte zone zijn de buitengebieden. Deze zones zijn enigszins verder gelegen van het centrum en vallen in se buiten de zones met een parkeerregime. De parkeervereisten zijn sterk ontwikkelings- en plaatsgebonden. Dit vraagt om een grotere flexibiliteit. Samen met de meer

autogerichte bereikbaarheid van deze zone, verklaart dit de keuze om voor deze zone enkel minimumrichtlijnen en geen maximum parkeernorm op te leggen.

7.2.6 Zuidelijke mozaïek

De zuidelijke mozaïek omvat bedrijventerreinen in het zuiden van Gent. In deze zone zullen de komende jaren heel wat terreinen (verder) ontwikkeld worden. Om de bereikbaarheid te blijven garanderen, wordt de automobilité naar deze terreinen beperkt door het hanteren van sturende richtlijnen. Voor deze zone wordt enkel een maximum opgelegd voor economische functies. Voor woonfuncties blijven de huidige autoparkeerrichtlijnen gelden. Ook op vlak van fietsparkeerrichtlijnen blijven de huidige richtlijnen van toepassing.

7.2.7 Opmerking

In bovenstaande parkeerrichtlijnen per zone is er een uitgesproken visie omtrent het verbod op het aanleggen van bijkomend openbaar parkeeraanbod. Dit impliceert dat in de rode, oranje en gele er netto geen bijkomende openbare parkeerplaatsen mogen gerealiseerd worden. Hierop moeten wel volgende nuances gemaakt worden:

- Buurtparkings zijn ook een vorm van openbaar parkeeraanbod. De creatie van een buurtparking moet in principe gepaard gaan met een equivalente vermindering van het parkeeraanbod op straatniveau. Indien er aantoonbaar een zeer hoge parkeerdruk is in een bepaalde buurt, dan kan in bepaalde situaties het parkeeraanbod van de buurtparking (of een gedeelte ervan) ook een vorm van extra openbaar parkeeraanbod zijn. De buurtparking draagt dan bij in het verlichten van de parkeerdruk in de betreffende buurt. Dit wordt situatie specifiek beoordeeld.
- Het afkopen van de parkeereis werd behandeld in sectie 7.3.1.2. Met de inkomsten van het afkopen van de parkeereis kan de stad bijkomende parkeervoorzieningen creëren. Dit parkeeraanbod is niet gebonden aan dit principe. Men creëert weliswaar bijkomend openbaar parkeeraanbod maar dit is geïnitieerd door een eerdere private parkeerbehoefte.
- Het principe is niet specifiek van toepassing op parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

7.3 Inrichten parkings en parkeergarages en verbod op garageboxen.

Het volstaat niet om het gevraagd aantal parkeerplaatsen op plan in te tekenen. De inrichting van de parking of parkeergarage moet aan bepaalde voorwaarden voldoen.

De parking moet comfortabel ingericht zijn zodat de parking vlot bruikbaar is. Is dit niet het geval, zal de parking niet optimaal benut worden waardoor de auto's toch op straat terecht komen. De NEN 2443-normen zijn een goede leidraad voor het comfortabel inrichten van parkings.

De bouw van nieuwe garageboxen wordt niet toegestaan. Dit verbod geldt zowel ondergronds als bovengronds. Deze worden immers al te vaak als bergruimte gebruikt. Hierdoor komt de wagen alsnog op straat terecht. Bovendien sluiten afgesloten garageboxen het dubbel gebruik van de parkeerplaatsen voor altijd uit. Om diezelfde reden dragen niet gereserveerde parkeerplaatsen de voorkeur weg. Gebruikers kopen/huren het recht om in de parking te parkeren, zonder dat dit steeds op dezelfde parkeerplaats gebeurt. Het vervangen van garageboxen door ander functies of collectief parkeren draagt de voorkeur weg.

7.4 Tabel autoparkeerrichtlijnen

Onderstaande tabel geeft de eigenlijke richtlijnen weer. De autoparkeerrichtlijnen worden uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen.⁴

De normslag voor de richtlijnen is het aantal wooneenheden, bruto vloeroppervlak (bvo)⁵ of verkoopsoppervlak⁶

4

- Voor de functie kantoren wordt uitgegaan van 6 werknemers/100 m² bvo. Voorheen werd meestal gerekend met 4 werknemers/100m² bvo. Het nieuwe werken laat echter een intensiever gebruik van de kantooroppervlakte zien.
- Voor de functie arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven wordt uitgegaan van 25 à 30 m² bvo per arbeidsplaats.
- Voor de functie arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 30 à 50 m² bvo per arbeidsplaats.
- Voor commerciële dienstverlening wordt uitgegaan van 25 à 35m² bvo per arbeidsplaats.
- Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de wat grotere vestigingen als de Kruidvat, Blokker en Hema. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die net als supermarkten kort worden bezocht.
- Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de Colruyt, GB, Carrefour, AH e.d. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die kort worden bezocht.
- Onder Grootchalige detailhandel verstaan we bouwmarkten, tuincentra, meubelwinkels e.d.
- De functie Commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie. Het gaat o.a. om reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apotheken.

⁵ Bruto vloeroppervlak (bvo) is volgens de NEN 250-norm:

De BVO van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Hierbij gelden de volgende aanvullingen:

- Indien een binnenruimte aan een andere binnenruimte (ander gebouw of andere huurder) grenst, moet worden gemeten tot het hart van de desbetreffende scheidingsconstructie.
- Indien een gebouwgebonden buitenruimte aan een binnenruimte grenst, moet het grondvlak van de scheidingsconstructie volledig worden toegerekend aan de BVO van de binnenruimte.

Bij de bepaling van de bvo wordt niet meegerekend:

- Een schalmgat of vide waarvan de oppervlakte groter is dan of gelijk is aan 4,0 m².
- Gebouwgebonden buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen etc.
- Open brand- of vluchttrappen aan de buitenzijde van het gebouw.

⁶ Verkoopsoppervlak is volgens de NEN 2580-norm: het nuttige (bruikbare) vloeroppervlak voor winkels inclusief de etalages.

Tabel 2 Autoparkeerrichtlijnen

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	zuidelijke mozaïek	Aandeel bezoekers in totaal
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-	
werken (incl. bezoekers)	kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² bvo	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² bvo	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5%
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85%
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85%
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20%
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

8. TOEPASSEN PARKEERRICHTLIJNEN

8.1 Drempelwaarde

Ontwikkelingen die qua omvang onder de drempelwaarde liggen, hoeven niet te voldoen aan de minimale parkeereis. De drempelwaarde wordt per functie vastgelegd:

Functie	Drempelwaarde
Wonen	Fiets: 1 wooneenheid Auto: 5 wooneenheden
Sociaal wonen	Fiets: 1 wooneenheid Auto: 25 wooneenheden
Kantoren	300 m ² bvo
Overige werken	500 m ² bvo
Commercieel	500 m ² verkoopsopp.

Voor wonen wordt geen drempelwaarde toegepast voor fietsparkeren.

Als er ruimte wordt voorzien om autoparkeerplaatsen aan te leggen (boven- of ondergronds), moeten er ook fietsenstallingen voorzien worden op die locatie, ook al valt het project onder de drempelwaarde.

Bij het uitbreiden van bestaande functies wordt enkel gekeken naar de uitbreiding. Blijft de uit te breiden functie onder de drempelwaarde, moet niet voldaan worden aan de minimale parkeereis. Komt de nieuwe totale oppervlakte echter boven de drempelwaarde valt, mag de uitbreiding niet meer dan 50% van de huidige functies zijn. Is dat wel het geval, moet toch aan de parkeerrichtlijnen voldaan worden. Verschillende kleine uitbreidingen doorheen de tijd zullen samen bekeken worden.

8.2 Bepalen parkeereis

8.2.1 Berekenen parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de omvang van de ontwikkeling of verbouwing te vermenigvuldigen met de parkeerrichtlijnen van de betreffende zone. Dit levert een bepaalde minimale en maximale aantal parkeerplaatsen op waaraan de ontwikkeling dient te voldoen. Dat aantal parkeerplaatsen wordt de parkeereis genoemd. Ontwikkelingen die qua omvang onder de kruimelregel vallen hoeven niet te voldoen aan de minimale parkeereis.

8.2.2 Verbouwing of functiewijziging

Bij functiewijzigingen of verbouwingen wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie⁷. De huidige parkeereis mag worden afgetrokken van de nieuwe parkeereis, zodat enkel het verschil aan parkeerplaatsen nog moet gerealiseerd worden. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, hoeven het overaanbod aan parkeerplaatsen niet te worden opgeheven. Wel zal bekeken worden of deze (eventueel via de parkeermakelaar) dubbel gebruikt kunnen worden door andere functies.

Onder een verbouwing wordt het omvormen, renoveren, verbeteren, herstellen of onderhouden van een gebouw verstaan. Een gebouw afbreken en herbouwen of alleen enkele muren behouden, wordt beschouwd als nieuwbouw.

8.2.3 Gecombineerd project

In het kader van een gecombineerd project (bijvoorbeeld een groter project met verschillende deelfases of een interactie van een project met een ander project in de buurt) zijn er nuances mogelijk. Zo mag bijvoorbeeld het eerste (deel)project van een gecombineerd project meer parkeerplaatsen bouwen dan de eigen maximum parkeerrichtlijn indien dit parkeeraanbod in een latere fase gebruikt zal worden door het andere (deel)project. De totaal te realiseren parkeercapaciteit mag evenwel niet hoger zijn dan de maximumrichtlijn voor het totale gecombineerde project (alle deelprojecten samen). In dergelijke gevallen is afstemming met het Mobiliteitsbedrijf wenselijk.

8.2.4 Meervoudig gebruik parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, kan bij het bepalen van de parkeereis rekening worden gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Hierdoor is de totale parkeerbehoefte lager dan de som van de parkeerbehoefte per functie. Voorwaarde is wel dat de aanvrager vastlegt dat de voor meervoudig gebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. De aanvrager maakt duidelijk hoe dit in de praktijk georganiseerd zal worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen en afgesloten garageboxen daarvan geen deel uitmaken (de parkeermakelaar kan hier een ondersteunende rol spelen). Meervoudig gebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. De aanwezigheidspercentages voor deze berekening staan vermeld in onderstaande tabel.

⁷ Met de bestaande situatie wordt de vergunde situatie bedoeld bij projecten die afgewerkt zijn. Bij projecten die nog in aanbouw zijn, wordt met de bestaande situatie de situatie bedoeld zoals die was voor van de start van de bouw van het project.

Tabel 3: Aanwezigheidspercentages meervoudig gebruik autoparkeerplaatsen (Bron: Parkeernota Utrecht op basis van CROW)

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
sociaal-culturele voorzieningen [§]	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
sociaal-medisch: arts/ maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
bibliotheek [§]	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum [§]	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
restaurant [§]	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
café [§]	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
bioscoop, theater, podium, enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

8.3 Afwijkingen

Soms is doorgedreven maatwerk ten aanzien van de toepassing van de parkeerrichtlijnen nodig. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast voor de noodzaak bij de ontwikkelaar. Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen.

Een afwijking van de parkeereis vereist een formele goedkeuring in de vergunningsbeslissing die genomen wordt na advies van het Mobiliteitsbedrijf en gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar. In alle gevallen worden de noodzaak tot maatwerk en de verschillende effecten zorgvuldig afgewogen.

8.3.1 Minder dan de minimumrichtlijn

Er zijn gevallen waarin de initiatiefnemer het aantal fiets- of autoparkeerplaatsen conform de minimumrichtlijnen niet kan of wil realiseren. Dit kan door de stad op gemotiveerd verzoek worden toegestaan in bepaalde gevallen.

8.3.1.1 Fietsparkeren

Er kan afgeweken worden van de minimumrichtlijn voor fietsenstalling. Voorbeelden hiervan zijn (niet limitatief):

- Het voorzien van aangepaste woonentiteiten.
- Voor kleinere projecten waarbij het aantal gevraagde bezoekersparkeren maximum 10 fietsparkeerplaatsen bedraagt, is het aanvaardbaar dat voor bezoekersparkeren wordt verwezen naar het openbaar domein.
- Bij verbouwing van historisch waardevolle gebouwen, met name beschermde monumenten, panden gelegen binnen beschermd stads-of dorpsgezicht of opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed
- het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd en dit ook op lange termijn bestendig kan worden. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de functie, de aantrekkelijkheid van de looproute, het geldende parkeerregime, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. De aanvaardbare loopafstand zal van project tot project verschillen.
- Wanneer andere belangen zwaarder wegen of als er sprake is van tegenstrijdige eisen (vb. brandweer, groen,...)
- Afkopen parkeereis: als er op eigen terrein minder fietsenstalplaatsen gerealiseerd worden dan vereist door de minimum fietsparkeerrichtlijn en de resterende parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld, kan de stad een financiële tegemoetkoming vragen. De afkoopsom wordt aangewend voor diverse maatregelen rond mobiliteit. Dit betekent dus niet dat het budget enkel voor bijkomende fietsparkeercapaciteit wordt gebruikt. Het budget kan evenzeer geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld fietsinfrastructuur, P&R of openbaar vervoer. Het afkopen van de parkeereis moet gezien worden als een 'laatste oplossing'. Voorlopig kan niet gekozen worden voor deze optie omdat de nodige reglementen hiervoor nog niet zijn opgemaakt.

8.3.1.2 Autoparkeren

Ook van de minimumrichtlijn voor autoparkeren kan afgeweken worden. Dit kan op gemotiveerd verzoek worden toegestaan door de Stad in bijvoorbeeld volgende gevallen (niet limitatief):

- Voor kleinere projecten in de groene en witte zone waarbij het aantal gevraagde bezoekersparkeren maximum 5 autoparkeerplaatsen bedraagt, is het aanvaardbaar dat voor bezoekersparkeren wordt verwezen naar het openbaar domein.
- Het verbouwen van historisch waardevolle gebouwen, met name beschermde monumenten, panden gelegen binnen beschermd stads-of dorpsgezicht of opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed

- Extra fietsparkeerplaatsen: de fietsparkeerrichtlijnen en de autoparkeerrichtlijnen hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: waar fietsparkeerrichtlijnen hoog zijn, zijn de autoparkeerrichtlijnen lager. Het is wenselijk in bepaalde gebieden en voor bepaalde functies een aantal autoparkeerplaatsen uit te kunnen wisselen met fietsparkeerplaatsen. Dat betekent minder autoparkeerplaatsen realiseren op voorwaarde dat extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het uitwisselen van fietsparkeerplaatsen door extra autoparkeerplaatsen te realiseren is niet gewenst. Als er bij de ontwikkeling meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeerrichtlijn worden gerealiseerd dan kan men afwijken van de minimum autoparkeerrichtlijn van toepassing op de ontwikkeling. Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal gevraagde autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 10%) waarbij per autoparkeerplaats die vervalt minstens 2 extra fietsstapplaatsen moeten worden voorzien.
- Parkeerplaatsen voor autodelen: als er bij ontwikkeling parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd worden, dan kan men afwijken van de minimum autoparkeerrichtlijn. Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal gevraagde autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 20%). 1 deelauto vervangt maximum 4 autoparkeerplaatsen.
- Wanneer het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd en dit ook op lange termijn bestendig kan worden. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de functie, de aantrekkelijkheid van de looproute, het geldende parkeerregime, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. De aanvaardbare loopafstand zal van project tot project verschillen.
- Wanneer andere belangen zwaarder wegen of als er sprake is van tegenstrijdige eisen (vb. brandweer, groen,...)
- Afkopen parkeereis: als er op eigen terrein minder autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden dan vereist door de minimum parkeerrichtlijn en de resterende parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld, kan de stad een financiële tegemoetkoming vragen. Afkopen betekent niet dat de ontwikkelaar vervolgens recht heeft op een gratis parkeerplaats. De afkoopsom wordt aangewend voor diverse maatregelen rond mobiliteit. Dit betekent dus niet dat met het budget enkel bijkomende parkeercapaciteit wordt gebouwd. Het budget kan evenzeer geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld fietsinfrastructuur, P&R of openbaar vervoer. Het afkopen van de parkeereis moet gezien worden als een 'laatste oplossing'. (max. 20%). 1 deelauto vervangt maximum 4 autoparkeerplaatsen. Voorlopig kan niet gekozen worden voor deze optie omdat de nodige reglementen hiervoor nog niet zijn opgemaakt.

8.3.2 Meer dan de maximumrichtlijn

Voor fietsenstallingen wordt geen maximumrichtlijn vooropgesteld.

Voor autoparkeerplaatsen is wel een maximumrichtlijn bepaald. Het is denkbaar dat een aanvrager meer parkeercapaciteit wil realiseren dan het aantal parkeerplaatsen dat met de maximumparkeerrichtlijn is berekend. Op voorhand is deze mogelijkheid niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Bij de vraag tot

overschrijding van de maximum parkeerrichtlijn is er afstemming met de stad noodzakelijk. In elk geval moet aan onderstaande voorwaarden worden voldaan:

- Er is verkeerstechnisch en milieutechnisch geen bezwaar tegen de extra verkeersbewegingen die als gevolg van de extra parkeer capaciteit kunnen optreden;
- De extra capaciteit is bedoeld ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving

8.4 Link autoparkeerrichtlijnen en parkeerregimes en -vergunningen

Het hanteren van een minimum en maximum parkeerrichtlijnen met een duurzame inslag heeft steeds het risico dat de parkeerbehoefte deels afgewenteld wordt op de omgeving (als de reële parkeerbehoefte hoger blijkt dan wat voorzien werd op het terrein). De aanwezigheid van een parkeerregime lijkt in die zin een noodzaak wil men duurzame parkeerrichtlijnen nastreven. Maar ook in gebieden met parkeerregimes bestaat er een risico vanwege het systeem van de bewonerskaarten (of parkeervergunningen in het algemeen).

Om het probleem van het afwentelen van de parkeerbehoefte op het openbaar domein te kunnen ondervangen is het noodzakelijk een koppeling te maken tussen de parkeerrichtlijn en het overkoepelende parkeerbeleid met betrekking tot parkeerregimes en het uitreikingsbeleid van parkeervergunningen. Hiervoor wordt verwezen naar de deelnota 'Parkeerregimes en – tarieven'.

Parkeerrichtlijnen gaan hand in hand met het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (bewonerskaarten). Daarom zal bij nieuwe woonontwikkelingen geen eerste bewonerskaart uitgereikt worden aan de bewoners. Deze bewoners kunnen wel een tweede, te betalen, bewonerskaart aanvragen indien zij kunnen aantonen dat ze twee wagens bezitten. Voor kleine projecten geldt deze regel niet. De ondergrens zal in samenspraak met Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning vastgelegd worden.

8.5 Parkeerrichtlijnen en omgevingscapaciteit

Zoals eerder vermeld, volstaat het niet om te voldoen aan de parkeerrichtlijnen. Bij het beoordelen van een project, zal ook steeds rekening gehouden worden met de omgevingscapaciteit. Als blijkt dat de omgevingscapaciteit het bijkomende autoverkeer dat een project genereert niet aankan, kan de Stad het project negatief adviseren. Het opmaken van een mobiliteitstudie of mober is dan ook zeer belangrijk.

8.6 Rol parkeermakelaar

In het verhaal van parkeerrichtlijnen, is zeker een rol weggelegd voor de parkeermakelaar. De parkeerrichtlijnen beïnvloeden het private parkeeraanbod en het gebruik ervan. De parkeermakelaar zal hier een sturende dan wel adviserende rol hebben.

9. EVALUATIE

Sinds 1 januari 2015 werkt de Stad met het toepassen van de parkeerrichtlijnen. De parkeerrichtlijnen werden geëvalueerd en de aanpassingen werden doorgevoerd na goedkeuring van de Gemeenteraad in maart 2018.

De parkeerbehoefte is geen statisch gegeven maar is continu in beweging. Daarom zullen de parkeerrichtlijnen op regelmatige basis worden geëvalueerd en aangepast aan gewijzigde omstandigheden.