

voorstel 'VRIJWAREN VAN HET OPENBAAR DOMEIN'

INHOUDSOPGAVE

Deel 1 Algemeen

Artikel X1 Definities

Artikel X2 Toepassingsgebied

Deel 2 Stedenbouwkundige voorschriften

Artikel X3 Ondergrondse ruimtes

Artikel X4 Fundering van gevelmuren

Artikel X5 Openbare verlichting en tramleidingen

Artikel X6 Uitsprongen boven de openbare weg

Artikel X7 Levendige plint

Artikel X8 Verbod op gesloten gevelafsluitingen voor etalages van handelsruimtes

Artikel X9 Beperking van de impact op de inrichting van het openbaar domein

Artikel X10 Niveaunderschillen opvangen op eigen terrein

Artikel X11 Verbod op opritten voor motorvoertuigen via openbare parken en buurtparkings

Artikel X12 Maximale breedte en aantal opritten

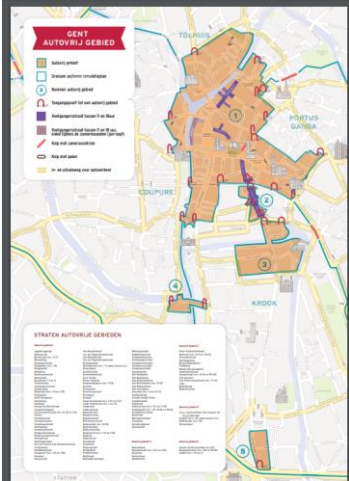
Artikel X13 Helling bij opritten


Artikel X14 Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het autovrij gebied

Nieuw artikel

Artikel X1 Definities

In deze verordening gebruiken we volgende begrippen:

Definitie	Toelichting
<p>autovrij gebied: gebied waarbinnen het gemotoriseerd verkeer beperkt wordt, zodat vooral voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van dit gebied. Ander bestemmingsverkeer heeft een vergunning nodig om een autovrij gebied te mogen binnenrijden. Een autovrij gebied wordt aangeduid door middel van het verkeersbord C3, met een onderbord 'uitgezonderd vergunninghouders' dat op welbepaalde plaatsen aangeeft dat vergunninghouders wel toegang hebben tot het autovrij gebied.</p>	<p>De definitie en de afbakening van het autovrij gebied staat in het 'Reglement voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen' zoals goedgekeurd in de gemeenteraad van 20 december 2016.</p> <p>Plan autovrij gebied: https://apidg.gent.be/supporting/dss-public/v1/sharedfiles/a12cd380-3260-4cc2-b32c-33e675eea1bc</p> 

<p>buurtparking: gebundelde autoparkeerplaatsen die deel uitmaken van de openbare weg en geclusterd zijn rond een centrale toegang.</p>	<p>Schematische weergave van een mogelijke buurtparking:</p> 
<p>constructieve elementen: gebouwonderdelen die een wezenlijk deel uitmaken van de structuur van het gebouw.</p>	<p>Constructieve elementen zijn onder meer een balkon, een erker, een volledige geveluitbouw op een verdieping, maar ook een deurdoorpel, een vast raamkader, een vensterbank, ...</p>
<p>niet-constructieve elementen: gebouwonderdelen die geen wezenlijk deel uitmaken van het gebouw maar die er aan vastgemaakt worden en op eenvoudige wijze kunnen verwijderd worden zonder het gebouw zelf te beschadigen.</p>	<p>Niet-constructieve elementen kunnen zowel 'vast' als 'beweegbaar' zijn. Het betreft onder meer technische installaties, een schotelantenne, een toestel voor klimaatbeheersing, een regenpijp, een lantaarn, een publiciteitspaneel, een uithangbord, een vlag, een luik of rolluik, een zonetent, een luifel, ...</p>

Nieuw artikel

Artikel X2 Toepassingsgebied

Voorschrift	Toelichting
<p>Tenzij anders vermeld is deze verordening van toepassing op het volledige grondgebied van Gent.</p>	<p>Alle artikels zijn van toepassing op het hele grondgebied van Gent, behalve de artikels waar het toepassingsgebied expliciet geografisch beperkt is.</p>

Nieuw artikel

Voorstel artikel en toelichting	
Artikel X3 Ondergrondse ruimtes	
Voorschrift	Toelichting
<p>Onder het openbaar domein zijn nieuwe ondergrondse ruimtes niet toegestaan.</p> <p>Mits akkoord van de wegbeheerder en op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid een afwijking toestaan.</p>	<p>Dit artikel heeft betrekking op ondergrondse toegankelijke ruimtes zoals kelders, autobergplaatsen, opslagruimtes,...</p> <p>Dergelijke ondergrondse innames leggen een grote hypotheek op de verdere mogelijkheden tot inrichting van het openbaar domein. De aanplant en groeikansen van bomen bijvoorbeeld komen in het gedrang en er ontstaan barrières in de ondergrond die het moeilijk maken om gravitair afwaterende rioleringsstelsels uit te bouwen.</p> <p>Dit artikel geldt niet voor ondergrondse technische infrastructuur zoals nutsleidingen, collectieve energienetten, afvalcontainers, waterbuffering, ...</p>
<p><u>Bijkomende motivatie :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ondergrondse openbare nutsvoorzieningen van Eandis of een gemeenschappelijke waterput beheerd door Farys of Stad Gent zijn geen 'ondergrondse ruimtes' maar technische infrastructuur en dus toegelaten. - M.b.t. de afwijking: <ul style="list-style-type: none"> • Voor de uitzonderlijke gevallen waarin we een ondergrondse ruimte wel toestaan, schrijven we een afwijking in. De nota '20171002 Toetsingskader van Dienst Wegen Bruggen en Waterlopen m.b.t. ondergrondse constructies' is hiervoor het intern afwegingskader. Om de stedenbouwkundige vergunning uitvoerbaar te verklaren moet een opstalrecht op de ondergrond toegekend worden, vandaar de nadruk op 'mits akkoord van de wegbeheerder'. • In de afwijkingmogelijkheid maken we bewust geen expliciete vermelding van bepaalde voorwaarden. Mochten we dit koppelen aan bijvoorbeeld 'een belangrijke meerwaarde voor openbaar domein', dan gaat de discussie te veel over hoe dergelijke 'meerwaarde' moet worden geïnterpreteerd. Die meerwaarde is immers anders vanuit het oogpunt van de beheerder van het openbaar domein dan vanuit het oogpunt van de gebruiker of vanuit het project zelf. 	

Gewijzigd artikel

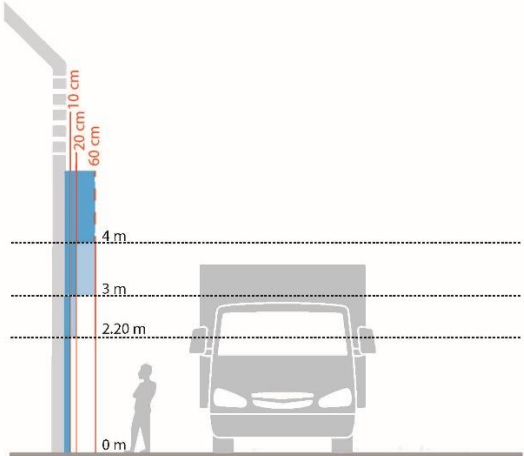
Huidig ABR		Voorstel	
Artikel 5 Gevelmuren		Artikel X4 Fundering van gevelmuren	
Voorschrift	Toelichting	Voorschrift	Toelichting
De gevelmuren die tegen de rooilijn worden opgetrokken, moeten onder het trottoirpeil een diepte hebben van ten minste 1,50 meter, zodat er zonder gevaar voor de stabiliteit van het gebouw uitgravingen op de openbare weg kunnen worden verricht tot op deze diepte.		De gevelmuren die tegen de rooilijn worden opgetrokken, moeten onder het trottoirpeil een diepte hebben van ten minste 1,50 meter, zodat er zonder gevaar voor de stabiliteit van het gebouw uitgravingen op de openbare weg kunnen worden verricht tot op deze diepte. Tot een diepte van 1 meter is een uitsprong van een fundering over de rooilijn verboden. Vanaf een diepte van 1 meter mag de uitsprong van de fundering maximum 15 centimeter bedragen.	Uitgravingen op de openbare weg moeten kunnen zonder gevaar voor het gebouw. Daarom moeten gevelmuren op de rooilijn voldoende diep zitten én wordt de maximale uitsprong van funderingen beperkt.
<u>Bijkomende motivatie:</u>			
<ul style="list-style-type: none"> - We vullen het bestaande artikel 5 m.b.t. fundering van gevelmuren aan. We voegen de reden toe in de toelichting. De andere ondergrondse innames zijn ondergebracht in het nieuwe artikel X3 Ondergrondse ruimtes. - Via de algemene afwijkingmogelijkheid uit art.4.4.1 van de VCRO (beperkte afwijking op de afmetingen) kan een bredere fundering op een grotere diepte uitzonderlijk wel worden toegelaten. 			

Nieuw artikel

Voorstel artikel en toelichting	
Artikel X5 Openbare verlichting en tramleidingen	
Voorschrift	Toelichting
<p>Bij een nieuwe voorgevel of grondige verbouwingswerken aan een voorgevel op de rooilijn moet de gevelafwerking of de achterliggende draagmuur voldoende sterk zijn, zodat gevellichten aan die voorgevel kunnen bevestigd worden.</p> <p>De bestaande openbare verlichting of verankeringspunten voor tramleidingen die vandaag aan de gevel bevestigd zijn, moeten minstens teruggeplaatst kunnen worden. Staan de verlichtingspalen voor de voorgevels, dan moet de gevelafwerking of achterliggende draagmuur toelaten dat die kunnen vervangen worden door verankerde gevellichten. Dat moet mogelijk zijn volgens dezelfde ritmiek als de bestaande openbare verlichting.</p>	<p>Als algemeen principe geldt dat er zich zo weinig mogelijk obstakels op de openbare weg mogen bevinden. De openbare verlichting en tramleidingen worden daarom zoveel mogelijk aan de voorgevels bevestigd. Bij werken aan een gevel of bij nieuwbouw na sloop moeten bestaande verankeringen kunnen worden herplaatst.</p> <p>Sterke gevels maken het bovendien mogelijk om lichtpalen te vervangen door gevelarmaturen en zo obstakels weg te nemen van het openbaar domein. Voor tramleidingen is meer maatwerk nodig en bepaalt De Lijn de vereisten.</p>
<p><u>Bijkomende motivatie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Met dit nieuwe voorschrift ondervangen we alvast het grootste probleem op vandaag, namelijk dat het terughangen van een verlichtingsarmatuur niet meer mogelijk is. Als blijkt dat de nieuwe gevelafwerking niet over voldoende draagkracht beschikt, moet het lichtpunt bevestigd worden op het dragende binnenspouwblad. - Een armatuur moet steeds terug gehangen kunnen worden en hetzelfde geldt voor tramleidingen. Bijkomend nemen we op dat daar waar een verlichtingspaal staat, die moet kunnen vervangen worden door een armatuur om zo minder obstakels te hebben op het openbaar domein. De bestaande toestand (hoogte en ritmiek) is in dit geval de enige voldoende duidelijke referentie om te kunnen bepalen waaraan een aanvraag moet aan voldoen m.b.t de positie van de armaturen. - De Lijn hanteert hetzelfde principe. Dat geldt uiteraard enkel in straten waar tramleidingen liggen of gepland zijn. Bestaande verankeringspunten moeten ook kunnen worden teruggeplaatst. Voor nieuwe is maatwerk nodig. Elk gebouw ontwerpen op eventueel toekomstige verankeringspunten voor tramleidingen is buitenproportioneel en niet nodig. - De Stad wenst zo weinig mogelijk bijkomende palen op het openbaar domein. Het is echter onmogelijk om op voorhand in te spelen op elke mogelijke herinrichting. Voor architecten moet het duidelijk zijn dat het om een theoretische mogelijkheid gaat. Daarom mag de vereiste niet te ver gaan, willen we geen buitenproportionele eisen stellen. - De functioneel-technische vereisten zijn bewust niet exhaustief omschreven, enerzijds om het niet te technisch te maken en anderzijds omdat het sowieso niet controleerbaar is in een bouwaanvraag. - Het aanrekenen van kosten moet via een belasting- of retributiereglement gebeuren. De stad draagt de kosten voor de plaatsing van gevellichten tegen de gevels. Fluvius voert deze werken in onze opdracht uit. De aangelande heeft geen kosten, tenzij de verplaatsing op zijn verzoek gebeurt. 	

Gewijzigd artikel

Huidig ABR		Voorstel artikel	
<p>Artikel 7 Uitsprongen boven het maaiveld waardoor de binnenruimte van een gebouw vergroot wordt</p>		<p>Artikel X6 Uitsprongen boven de openbare weg</p>	
Voorschrift	Toelichting	Voorschrift	Toelichting
<p>Dit artikel is enkel van toepassing op constructieve elementen van een gebouw die uitspringen ten opzichte van het gevelvlak, al dan niet over de volledige breedte van de gevel, waarbij de binnenruimte van dat gebouw vergroot wordt.</p> <p>Tot op een hoogte van 3 meter boven het peil van het trottoir of van de openbare weg mogen geen constructieve elementen uitspringen voorbij de rooilijn.</p> <p>Boven deze hoogte mogen constructieve elementen maximum 60 centimeter uitspringen voorbij de rooilijn, en moeten zij minimum 60 centimeter</p>	<p>Dit artikel is enkel van toepassing op uitsprongen van de voorgevel van gebouwen waarbij de binnenruimte van het gebouw vergroot wordt (bijv. erkers op een eerste verdieping), en dit omwille van de architecturale impact van deze uitsprongen op het gebouw en</p>	<p>Gebouwoonderdelen mogen in principe niet uitspringen voorbij de rooilijn. Er zijn wel enkele uitzonderingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tot op een hoogte van 2,20 meter boven het peil van het trottoir of van de openbare weg mogen zowel constructieve als niet-constructieve elementen maximaal 10 centimeter uitspringen voorbij de rooilijn. • van 2,20 meter tot 3 meter boven het peil van het trottoir of van de openbare weg mogen constructieve elementen maximaal 10 centimeter en niet-constructieve elementen maximaal 20 centimeter uitspringen voorbij de rooilijn. • van 3 meter tot 4 meter boven het peil van het trottoir of van de openbare weg mogen constructieve elementen maximaal 20 centimeter en niet-constructieve elementen maximaal 60 centimeter uitspringen voorbij de rooilijn. • Bij gebouwen met gevelisolatie kunnen kleinschalige constructieve elementen maximaal 5 centimeter voorbij de gevelisolatie uitspringen. 	<p>Bij gebouwen waarvan de voorgevel tegen de rooilijn staat, mogen bepaalde onderdelen van het gebouw uitspringen uit het gevelvlak tot voorbij de rooilijn.</p> <p>We werken met verschillende hoogtes en afmetingen van uitsprongen. Op die manier beperken we enerzijds het risico op schade bij een aanrijding door een vrachtwagen. Anderzijds zijn er toch kleinschalige uitsprongen mogelijk om esthetische, publiciteits- of functionele redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onder de 2,20 meter loophoogte moet het trottoir nog voldoende breed blijven, dus beperken we alle uitsprongen tot 10 centimeter. - Boven de 2,20 meter moet het mogelijk blijven om constructies zoals rolluiken en zonnetenten aan te brengen boven de ramen. Dergelijke niet-constructieve uitsprongen mogen tot 20 centimeter uitspringen t.o.v. de voorgevel. - Boven de 3 meter is er minder risico dat de constructieve elementen worden aangereden door vrachtwagens. Daarom mogen zij tot 20 centimeter uitspringen. Niet-constructieve elementen kan je makkelijker vervangen of wegnemen. Daarom mogen ze boven de 3 meter tot 60 centimeter uitspringen. - Vanaf 4 meter is er geen aanrijgevaar meer en is de maximale toegelaten uitsprong afhankelijk van de plaatselijke context en/of de geldende voorschriften van het bestemmingsplan.

<p>(horizontaal gemeten) van de trottoirrand verwijderd blijven.</p> <p>Bij aaneengesloten bebouwing moeten de constructieve elementen die uitspringen, voorbij de rooilijn, 60 centimeter van de zijdelingse perceelsgrenzen verwijderd blijven.</p> <p>Op gemotiveerd verzoek van de bouwheer kan de vergunningverlenende overheid een afwijking van deze voorschriften toestaan.</p>	<p>zijn omgeving.</p>	<p>De hoogte boven het peil van het trottoir of van de openbare weg wordt gemeten ter hoogte van de voorgevel op de rooilijn.</p> <p>Bij aaneengesloten bebouwing moeten constructieve elementen minstens 60 centimeter van de zijdelingse perceelsgrenzen verwijderd blijven in geval ze meer dan 20 centimeter uitspringen voorbij de rooilijn.</p> <p>Dit artikel is altijd van toepassing in geval van nieuwe uitsprongen, zowel constructieve als niet-constructieve. Bestaande constructieve uitsprongen die niet voldoen aan deze bepalingen mogen behouden blijven tenzij bij verbouwingen geraakt wordt aan de stabiliteit van de uitsprong zelf. In dat geval moet ook de uitsprong worden aangepast overeenkomstig dit artikel.</p> <p>Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid een afwijking op deze voorschriften toestaan.</p>	<p>Gevelisolatie die de rooilijn overschrijdt, is geregeld in artikel 4.3.8,§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Decretaal mag gevelisolatie tot 14 centimeter uitspringen. Dit voorschrift doet daar geen afbreuk aan. Omdat dat over een uitsprong voorbij de rooilijn gaat die dikker mag zijn dan wat volgens dit voorschrift is toegelaten, wordt wel een bepaling opgenomen die in zo'n geval toelaat dat kleinschalige constructieve elementen nog iets verder uitspringen.</p> <p>Bestaande erkers, balkons en dergelijke meer die niet voldoen aan de hier opgenomen voorschriften mogen bij verbouwingen behouden blijven tenzij de verbouwing betrekking heeft op de constructieve aspecten van de uitkraging zelf. Wijzigt men bijvoorbeeld de vloerniveaus en de gevelopeningen, dan kunnen ook terrassen of erkers aangepast worden.</p> 
---	-----------------------	--	--

Bijkomende motivatie:

- Volgens de Brandweer zijn sommige plaatsen moeilijk bereikbaar door hinder van niet-constructieve elementen, die tot 60 centimeter breed zijn en tot op een hoogte van 3 meter hangen. Daarom beperken we ze tot maximaal 20 centimeter.
- We beoordelen afwijkingen onder andere op basis van de aanrijgevoeligheid, de bestaande toestand of de erfgoedwaarde van een gebouw. Dit is echter geen exhaustieve oplijsting. Dienst Wegen, Bruggen en Waterwegen verwacht niet veel afwijkingen, aangezien de dienst deze richtlijnen al lang in haar adviezen toepast en tot op vandaag weinig vragen tot afwijkingen krijgt.

Gewijzigd artikel

Huidig ABR	Voorstel artikel								
<p>Artikel 16 Garage en garagepoorten</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voorschrift</th> <th>Toelichting</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Een garage mag niet rechtstreeks uitgeven op een kamer of een studio.</td> <td>Het artikel beoogt de afscherming van woonlokalen van verbrandingsgassen van motorvoertuigen.</td> </tr> </tbody> </table>	Voorschrift	Toelichting	Een garage mag niet rechtstreeks uitgeven op een kamer of een studio.	Het artikel beoogt de afscherming van woonlokalen van verbrandingsgassen van motorvoertuigen.	<p>Artikel X7 Levendige plint</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voorschrift</th> <th>Toelichting</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Het gelijkvloers van een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij, moet aan de straatzijde een ruimte met een raamopening bevatten zodat regelmatig contact mogelijk is tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat.</p> <p>Bij een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij is een autogarage, onderdoorgang, open of halfopen autostaanplaats slechts toegestaan als het perceel op de rooilijn minstens 7 meter breed is.</p> <p>Dit artikel is van toepassing in geval van nieuwbouw, al dan niet na slopen en bij functiewijzigingen of</p> </td> <td> <p>Een levendige straat is een aangename straat om in te wonen of te wandelen. Daarom is het belangrijk dat de gebouwen in de straat een levendige plint hebben. Straten met een overdaad aan gesloten gevels hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren en kunnen aanleiding geven tot een verhoogd onveiligheidsgevoel op het openbaar domein.</p> <p>Op het gelijkvloers van elk gebouw in een gesloten gevelrij moet daarom een voldoende groot en goed geplaatst raam voorzien worden zodat de gebruikers van het gebouw, en de straat en haar passanten een relatie met mekaar kunnen aangaan. Een hoog bandraam of een klein toiletraampje volstaan dus niet.</p> <p>Ruimtes waarbij regelmatig contact mogelijk is, zijn ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven. Voorbeelden hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonruimtes zoals een kamer, studio, woonkamer, keuken, slaapkamer, bureau, ontvangstruimte, ... - handelsruimtes, horecaruimtes, kantoorruimtes, vergaderzalen, gemeenschappelijke ruimtes in zorgvoorzieningen, ... </td> </tr> </tbody> </table>	Voorschrift	Toelichting	<p>Het gelijkvloers van een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij, moet aan de straatzijde een ruimte met een raamopening bevatten zodat regelmatig contact mogelijk is tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat.</p> <p>Bij een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij is een autogarage, onderdoorgang, open of halfopen autostaanplaats slechts toegestaan als het perceel op de rooilijn minstens 7 meter breed is.</p> <p>Dit artikel is van toepassing in geval van nieuwbouw, al dan niet na slopen en bij functiewijzigingen of</p>	<p>Een levendige straat is een aangename straat om in te wonen of te wandelen. Daarom is het belangrijk dat de gebouwen in de straat een levendige plint hebben. Straten met een overdaad aan gesloten gevels hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren en kunnen aanleiding geven tot een verhoogd onveiligheidsgevoel op het openbaar domein.</p> <p>Op het gelijkvloers van elk gebouw in een gesloten gevelrij moet daarom een voldoende groot en goed geplaatst raam voorzien worden zodat de gebruikers van het gebouw, en de straat en haar passanten een relatie met mekaar kunnen aangaan. Een hoog bandraam of een klein toiletraampje volstaan dus niet.</p> <p>Ruimtes waarbij regelmatig contact mogelijk is, zijn ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven. Voorbeelden hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonruimtes zoals een kamer, studio, woonkamer, keuken, slaapkamer, bureau, ontvangstruimte, ... - handelsruimtes, horecaruimtes, kantoorruimtes, vergaderzalen, gemeenschappelijke ruimtes in zorgvoorzieningen, ...
Voorschrift	Toelichting								
Een garage mag niet rechtstreeks uitgeven op een kamer of een studio.	Het artikel beoogt de afscherming van woonlokalen van verbrandingsgassen van motorvoertuigen.								
Voorschrift	Toelichting								
<p>Het gelijkvloers van een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij, moet aan de straatzijde een ruimte met een raamopening bevatten zodat regelmatig contact mogelijk is tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat.</p> <p>Bij een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij is een autogarage, onderdoorgang, open of halfopen autostaanplaats slechts toegestaan als het perceel op de rooilijn minstens 7 meter breed is.</p> <p>Dit artikel is van toepassing in geval van nieuwbouw, al dan niet na slopen en bij functiewijzigingen of</p>	<p>Een levendige straat is een aangename straat om in te wonen of te wandelen. Daarom is het belangrijk dat de gebouwen in de straat een levendige plint hebben. Straten met een overdaad aan gesloten gevels hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren en kunnen aanleiding geven tot een verhoogd onveiligheidsgevoel op het openbaar domein.</p> <p>Op het gelijkvloers van elk gebouw in een gesloten gevelrij moet daarom een voldoende groot en goed geplaatst raam voorzien worden zodat de gebruikers van het gebouw, en de straat en haar passanten een relatie met mekaar kunnen aangaan. Een hoog bandraam of een klein toiletraampje volstaan dus niet.</p> <p>Ruimtes waarbij regelmatig contact mogelijk is, zijn ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven. Voorbeelden hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonruimtes zoals een kamer, studio, woonkamer, keuken, slaapkamer, bureau, ontvangstruimte, ... - handelsruimtes, horecaruimtes, kantoorruimtes, vergaderzalen, gemeenschappelijke ruimtes in zorgvoorzieningen, ... 								

<p>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.</p>	<p>Dit artikel beoogt te voorkomen dat gesloten gevelrijen van gebouwen met een beperkte voorgevelbreedte ontsierd worden door garagepoorten. Door dit verbod wordt bovendien gestimuleerd dat de binnenruimte aan de straatkant gebruikt wordt voor andere doeleinden dan het stallen van de wagen. Het inplanten van een garage aan de straatkant beperkt het rechtstreeks contact tussen het gebouw en de openbare weg, wat aanleiding kan geven tot een verhoogd onveiligheidsgevoel op het openbaar domein.</p>	<p>grondige verbouwingen waarbij ingrepen aan de voorgevel gebeuren.</p>	<p>Bergplaatsen en loutere toegangs- en circulatieruimtes vallen hier in principe niet onder, maar ook daarbij kan een voldoende groot en goed geplaatst raam vanuit de beleving vanop het openbaar domein een gesloten gevelbeeld tegengaan en contact tussen binnen en buiten mogelijk maken.</p> <p>Een garage of autostaanplaats aan de straatkant beperkt het contact tussen de gebruiker van het gebouw en de straat. Vandaar dat dit verboden is in geval de gevelbreedte smaller is dan 7 meter én het gebouw deel uitmaakt van een gesloten gevelrij.</p> <p>Bij bredere percelen beperken we het aantal en de breedte van de toegelaten poorten/openingen door voorschriften voor de opritten op te nemen. Op die manier vermijden we ook bij bredere percelen een te gesloten gevelbeeld of een aaneenschakeling van meerdere poorten.</p>
<p><u>Bijkomende motivatie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Een gebouw zonder levendige gevel in een gesloten gevelrij wordt voortaan altijd verboden. We herwerkten dit artikel grondig om de doelstelling erachter meer naar voor te laten komen. Dat is duidelijker en effectiever dan enkel een verbod op garagepoorten bij smalle woningen. Een autogarage, onderdoorgang, ... is wel nog mogelijk voor percelen breder dan 7 meter. - De eerste alinea van het bestaande artikel nl. dat 'een garage niet rechtstreeks mag uitgeven op een kamer of een studio' behouden we, maar verplaatsen we naar het thema 'Wonen'. - Dit artikel betekent niet dat alle gebouwen die vandaag geen levendige plint of geen raam op het gelijkvloers hebben, nu moeten worden aangepast. Bij nieuwbouw, al dan niet na sloop van zo'n gebouw en bij verbouwingswerken of functiewijzigingen van dergelijke gebouwen waarbij ook aan de gevel wordt gewerkt (vb het wijzigen van gevelopeningen, het vervangen van een garage door een woonruimte, ...) moet de verbouwing wel voldoen aan de voorwaarden uit dit artikel 			

Gewijzigd artikel

Huidig ABR		Voorstel artikel									
<p>Artikel 19 Verbod op gesloten gevelafsluitingen voor etalages van handelsruimtes</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voorschrift</th> <th>Toelichting</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p> </td> <td> <p>Volledig gesloten of weinig zichtdoorlatende rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld, en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p> </td> </tr> </tbody> </table>		Voorschrift	Toelichting	<p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p>	<p>Volledig gesloten of weinig zichtdoorlatende rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld, en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p>	<p>Artikel X8 Verbod op gesloten gevelafsluitingen voor etalages van handelsruimtes</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voorschrift</th> <th>Toelichting</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p> </td> <td> <p>Volledig gesloten of weinig doorzichtige rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p> </td> </tr> </tbody> </table>		Voorschrift	Toelichting	<p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p>	<p>Volledig gesloten of weinig doorzichtige rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p>
Voorschrift	Toelichting										
<p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p>	<p>Volledig gesloten of weinig zichtdoorlatende rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld, en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p>										
Voorschrift	Toelichting										
<p>Het is verboden om gevelafsluitingen te plaatsen aan de voor- of zijgevel van handelsruimtes, in de mate dat deze gevelafsluitingen meer dan 60% van het zicht op de etalage van de handelsruimte, die zichtbaar is vanaf de openbare weg, kunnen onttrekken.</p> <p>Met gevelafsluiting wordt bedoeld: elk vast of beweegbaar luik of hek dat aangebracht wordt aan de buitenkant van de gevel ter afsluiting van de etalage.</p>	<p>Volledig gesloten of weinig doorzichtige rolluiken voor etalages van handelsruimtes zijn om esthetische redenen onaanvaardbaar: zij hebben een negatieve invloed op het straatbeeld en op het subjectieve veiligheidsgevoel van wandelaars.</p> <p>Er wordt geen vergunningsplicht ingevoerd voor het plaatsen van rolluiken (en andere gevelafsluitingen) omdat dit nodeloos belastend is voor de bouwheer en voor de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Het plaatsen van gevelafsluitingen wordt wel verboden van zodra de etalage voor meer dan 60% onttrokken wordt aan het zicht van op de openbare weg.</p>										
<p><u>Bijkomende motivatie :</u></p> <p>Deze wijziging betreft een concrete vraag vanuit de Balie Bouwen omdat de alinea m.b.t. de vergunningsplicht verwarrend en intussen achterhaald is. Die motivatie dateert van vóór de verschillende wijzigingen aan het Vrijstellingsbesluit. Met betrekking tot voorgevels is de vergunningsplicht sindsdien verstrengd.</p>											

Nieuw artikel

Voorstel artikel + toelichting**Artikel X9 Beperking van de impact op de inrichting van het openbaar domein**

Voorschrift	Toelichting
Gebouwen, de toegang tot die gebouwen en de weg naar die toegang worden zodanig ontworpen dat de wijzigingen aan het openbaar domein, zowel in aanleg als in gebruik, tot een minimum beperkt worden.	<p>Om projecten bereikbaar te maken voor verkeer, laden en lossen, verhuisbewegingen, afvalophaling en brandweer, moet rekening gehouden worden met de bestaande toestand van het openbaar domein. Ook bij het ontwerpen van uitkragingen boven het openbaar domein moet rekening gehouden worden met de bestaande toestand. Onder het openbaar domein verstaan we zowel openbare wegen als pleinen en openbare parken.</p> <p>Het artikel bepaalt dat de wijzigingen ‘tot een minimum beperkt’ moeten blijven en niet dat het openbaar domein ‘identiek hetzelfde moet blijven’. Dit betekent dat aanpassingen aan het openbaar domein mogelijk zijn, maar de initiatiefnemer moet in eerste instantie oplossingen zoeken op het eigen terrein. De impact op de inrichting van het bestaande openbaar domein moet daarbij minimaal blijven. Zo is het belangrijk om bij de keuze van een oprit of een uitkragend terras rekening te houden met straatbomen of plantvakken. Ook een onderdoorgang moet bijvoorbeeld voldoende breed zijn, zodat het terrein voor de brandweer toegankelijk is zonder dat er aan de overzijde van de straat parkeerplaatsen geschrapt moeten worden.</p>

Bijkomende motivatie :

- Dit artikel is bedoeld om op terug te vallen als de impact op het openbaar domein te groot is. Onder de term ‘gebouw’ zit om het even welk gebouw, we maken geen onderscheid tussen functies.
- Een afwijkingsmogelijkheid is overbodig omdat het artikel geen gebod is en op zich algemeen en breed opgevat is.
- Kosten kunnen doorgerekend worden via een retributie- of belastingreglement.

Nieuw artikel

Voorstel artikel + toelichting	
Artikel X10 Niveaoverschillen	
Voorschrift	Toelichting
<p>Elk niveaoverschil tussen een privaat perceel en de openbare weg moet in eerste instantie en zeker bij nieuwbouw opgelost worden door het niveaoverschil op het privaat terrein weg te werken.</p> <p>Het aanbrengen van een vaste constructie zoals een trap of een vaste helling op de openbare weg om het niveaoverschil naar het private perceel of gebouw weg te werken, is dus verboden.</p> <p>In geval van verbouwing van een gebouw waarbij het technisch te ingrijpend is om aanpassingen in functie van toegankelijkheid volledig intern op te vangen, is een afwijking mogelijk als het goed functioneren van het voorliggend openbaar domein niet in het gedrang komt.</p> <p>Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid een afwijking toestaan.</p>	<p>Grote percelen of percelen die aan meerdere straten palen, vertonen dikwijls op het eigen terrein niveaoverschillen. Deze niveaoverschillen moeten op het eigen terrein opgevangen worden en het overbruggen daarvan kan niet zonder meer afgewenteld worden op het openbaar domein. Dit kan in het gebouw of in een private voor- of zijtuin gebeuren.</p> <p>Dit kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat het niet mogelijk is om met één uniforme vloerpas te werken. Qua afwerkingspeil moet het bestaande niveau van het openbaar domein op alle grenzen van het terrein gerespecteerd worden.</p> <p>Ook bij verbouwwerken moet voor het toegankelijk maken van een gebouw en het wegwerken van niveaoverschillen in de eerste plaats een oplossing gezocht worden op eigen terrein. In geval van verbouwing voorzien we wel een afwijkingsmogelijkheid voor die gevallen waarbij de werken die hiervoor nodig zijn raken aan de structurele elementen van het gebouw (bijvoorbeeld niet enkel aan de vloerbedekking en chape, maar ook aan de dragende structuur zelf) en het niveaoverschil weggewerkt kan worden met respect voor het goed functioneren van het voorliggend openbaar domein. Dat betekent met behoud van een voldoende brede resterende obstakelvrije doorgang op het voetpad, geen dwarsellingen van meer dan 4% in het voetpad, geen struikelgevaar, geen concurrentie met gidslijnen voor blinden en slechtzienenden, geen extra verharding, ... Het is aan de vergunningverlenende overheid om deze afweging te maken en over de afwijking te oordelen.</p> <p>We voorzien een algemeen geformuleerde afwijkingsmogelijkheid voor als het overbruggen van de niveaus op eigen terrein niet mogelijk is, bijvoorbeeld ook mocht dit ten koste gaan van waardevolle erfgoedelementen.</p> <p>Dit artikel doet geen afbreuk aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid.</p>

Nieuw artikel

Voorstel artikel + toelichting	
Artikel X11 Verbod op opritten voor motorvoertuigen via openbare parken en buurtparkings	
Voorschrift <p>Het is verboden nieuwe opritten voor motorvoertuigen te creëren naar private eigendommen via een openbaar park of buurtparking, tenzij dit te verzoenen is met de aanleg van het park of de buurtparking.</p> <p>Brandweerwegen worden niet gevat door dit artikel.</p>	Toelichting <p>Dit artikel heeft enkel betrekking op nieuwe private toegangen voor motorvoertuigen via openbare parken en buurtparkings. Zulke individuele opritten voor motorvoertuigen leggen een te grote ruimteclaim op de inrichting van een park of een buurtparking.</p> <p>Het artikel heeft geen betrekking op de aanleg van het park of de buurtparking zelf. Het artikel is ook geen verbod op motorvoertuigen of openbare wegen in parken. Gebouwen in een park of gebouwen die bereikbaar zijn via een buurtparking kunnen nog steeds bereikt worden via bestaande of nieuwe openbare wegen, door of langs het park of via de buurtparking als dit past binnen de aanleg van het park of de buurtparking.</p> <p>Het artikel voorkomt dat er op privaat terrein bijvoorbeeld garages of parkeerplaatsen worden voorzien die enkel bereikbaar zijn via een openbaar park of een buurtparking.</p>
<u>Bijkomende motivatie :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Hoewel voor dergelijke toegangen altijd toelating nodig is van de beheerder/eigenaar van het openbare park of de buurtparking, voorzien we hiervoor toch een nieuw artikel. De impact ervan is immers heel groot. Het moet duidelijk zijn dat het feit dat een perceel paalt aan een park of een buurtparking geen recht geeft op het creëren van een oprit of private toegang voor motorvoertuigen vanaf dat park of die buurtparking. - Het begrip motorvoertuigen is gedefinieerd in de wegcode, we vermelden expliciet motorvoertuigen omdat die verharding en een oprit met een zekere breedte vereisen. Dit artikel doet geen uitspraak over de haalbaarheid of wenselijkheid van poortjes of andere openingen in tuinmuren of hagen op de grens met een openbaar park of een buurtparking. 	

Nieuw artikel

Voorstel artikel + toelichting											
Artikel X12 Maximale breedte en aantal opritten buiten het zeehavengebied											
Voorschrift	Toelichting										
<p>Per onroerend goed, gelegen buiten het afgebakend zeehavengebied, wordt slechts één oprit toegestaan naar de openbare weg.</p> <p>De maximale breedte van deze oprit ter hoogte van de rooilijn is afhankelijk van de rijwegbreedte:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rijwegbreedte</th> <th>Maximale breedte van de oprit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>minder of gelijk aan 4 meter</td> <td>4,5 meter</td> </tr> <tr> <td>4,01 meter tot en met 4,50 meter</td> <td>4 meter</td> </tr> <tr> <td>4,51 meter tot en met 5,50 meter</td> <td>3,5 meter</td> </tr> <tr> <td>vanaf 5,51 meter</td> <td>3 meter</td> </tr> </tbody> </table> <p>Deze maxima gelden niet voor brandwegen.</p> <p>Brandwegen moeten wel maximaal samenvallen met opritten. Als de oprit ook gebruikt wordt als brandweg moet de oprit voldoen aan de normen voor brandwegen volgens de geldende sectorale wetgeving vanuit brandveiligheid.</p> <p>Als de oprit een groene berm op het openbaar domein kruist, moet de oprit minstens 1 onverharde meter van de zijdelingse perceelsgrens blijven.</p> <p>Opritten van aanpalende onroerende goederen mogen gebundeld worden tot één oprit. In dit geval geldt een maximum van 3 meter per onroerend goed.</p>	Rijwegbreedte	Maximale breedte van de oprit	minder of gelijk aan 4 meter	4,5 meter	4,01 meter tot en met 4,50 meter	4 meter	4,51 meter tot en met 5,50 meter	3,5 meter	vanaf 5,51 meter	3 meter	<p>Deze voorschriften zijn enkel van toepassing buiten het zeehavengebied zoals afgebakend in het gewestelijk RUP. In het zeehavengebied is maatwerk nodig gelet op de aard en schaal van de bedrijven daar. Het beheer van de wegen in het havengebied gebeurt ook door NorthSeaPort, niet door de stad, en het bewaken van een veilige verkeersafwikkeling van en naar de bedrijven en voor de verschillende weggebruikers maakt daar deel van uit.</p> <p>Met een onroerend goed bedoelen we een samenhangend functionerend geheel. Dit kan dus ook de kadastrale perceelsgrenzen overstijgen. Het kan gaan om één kadastraal perceel met één of meer gebouwen of om meerdere aaneensluitende kadastrale percelen met één of een combinatie van gebouwen waarbij er tussen die gebouwen of terreinen een samenhang is. Die samenhang kan functioneel zijn, bijvoorbeeld enkele kleinhandelszaken of een cohousingproject. Die samenhang kan ook louter met eigendomsrechten of andere zakelijke rechten te maken hebben of verband houden met de interne ontsluiting van aaneensluitende private percelen. Het kan ook gaan om percelen in verschillende eigendommen die samen ontwikkeld worden.</p> <p>We beperken de breedte en het aantal opritten om volgende redenen: minder verharding, meer veiligheid voor fietser en voetganger ten opzichte van het uitrijdend verkeer, meer beschikbare parkeerplaatsen op het openbaar domein, een fraaiere leefomgeving met groenere voortuinen, meer infiltratie van regenwater in de bodem, minder belasting van de openbare riolering.</p> <p>Brandwegen moeten voldoen aan de vereisten van de brandveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten. Brandwegen vallen dus niet onder dit artikel. Als een oprit ook een brandweg is, is het dus ook mogelijk dat een oprit breder moet uitgevoerd worden dan bepaald in dit artikel. Brandwegen moeten wel maximaal samenvallen met opritten.</p>
Rijwegbreedte	Maximale breedte van de oprit										
minder of gelijk aan 4 meter	4,5 meter										
4,01 meter tot en met 4,50 meter	4 meter										
4,51 meter tot en met 5,50 meter	3,5 meter										
vanaf 5,51 meter	3 meter										

	Een gebundelde oprit geniet de voorkeur boven twee individuele opritten met een tussenruimte. De breedte van een gebundelde oprit is maximum 6 meter ongeacht de breedte van de straat.
<p>Vanaf 20 parkeerplaatsen op één onroerend goed kan een oprit toegestaan worden van maximaal 6 meter breed of twee opritten van 3 meter met een groene tussenruimte van minimaal 6 meter.</p> <p>Als de oprit een groene berm doorkruist moet de oprit minstens 2 onverharde meter van de zijdelingse perceelsgrens blijven. Opritten van aanpalende onroerende goederen mogen gebundeld worden. In dit geval geldt een maximum van 3 meter per onroerend goed.</p>	<p>Bij projecten met 20 of meer parkeerplaatsen kan het omwille van verkeersveiligheid op de site of op het openbaar domein meer aangewezen zijn de opritten te ontdebellen. Daarom maken we een uitzondering voor dergelijke grotere projecten. De breedte wordt wel beperkt, zodat er geen onnodige verharding wordt aangelegd.</p>
<p>Voor bedrijven waarbij het afhandelen van het vrachtverkeer op eigen terrein noodzakelijk is, kan een bredere oprit toegestaan worden. In dit geval mag de oprit maximum 12 meter breed zijn, of 2 opritten van 6 meter als er een groene tussenruimte is van minimaal 6 meter.</p> <p>Als de oprit een groene berm doorkruist, moet de oprit minstens 2 onverharde meter van de zijdelingse perceelsgrens blijven. Opritten van aanpalende onroerende goederen mogen gebundeld worden.</p>	<p>De breedte is afhankelijk van het gebruik en de draaicirkel van het vereiste voertuig.</p>
<p>Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid een afwijking toestaan.</p>	

Bijkomende motivatie :

- Voor dit artikel baseren we ons op IPOD II. Elke oprit legt een hypotheek op een degelijke inrichting van het openbaar domein. Daarom beperken we het aantal opritten en de breedte ervan. Op die manier beperken we indirect ook de verhardingsgraad op privaat terrein en bijvoorbeeld ook van bermen.

- Op vraag van NorthSeaPort en Voka wordt het zeehavengebied buiten het toepassingsgebied van dit artikel gehouden. De schaal en aard van de bedrijven daar maken maatwerk nodig en hiervoor volstaan de standaardmaten uit IPOD II niet altijd. De wegen in de haven zijn in beheer van NSP zodat die ook instaat voor een veilige inrichting en het vermijden van conflictpunten tussen verschillende weggebruikers
- We bepalen de afstand tot de perceelsgrens om een onverharde tussenruimte te garanderen. In denser gebied is dat niet altijd mogelijk. Daarom geldt deze verplichting enkel als er sprake is van groene bermen.
- We stimuleren een gecombineerde in- en uitrit van gebouwen omdat hierdoor het 'aaneengroeien' van opritten wordt vermeden. We moedigen een gezamenlijke oprit dus aan, eerder dan twee aparte met een strook van 2 meter ertussen.
- Het artikel is van toepassing op alle functies, dus niet louter op woongebouwen. De omvang van de oprit hangt meer af van het gebruik dan van de functie. We bepalen de uitzonderingen daarom vooral op basis van de verkeersbewegingen die de oprit ontsluit. Er zijn twee uitzonderingen voorzien:
 - o voor opritten die meer dan 20 parkeerplaatsen ontsluiten.
De norm ligt op 20 omdat we veronderstellen dat voertuigen elkaar in dat geval zullen kruisen. Dan zijn twee aparte smallere toegangen soms meer geschikt om het in- en uitrijdend verkeer te scheiden.
 - o voor bedrijven waarbij het vrachtverkeer op eigen terrein wordt afgewikkeld, bijvoorbeeld voor het laden en lossen of voor het op- en afrijden met grotere voertuigen.
- naast de uitzonderingen waarvoor al in de voorschriften een extra en/of een bredere oprit is toegelaten, wordt ook een afwijkingsbepaling op gemotiveerd voorzien, die kan bijvoorbeeld gehanteerd worden om bij heel grote bedrijfssites meerdere in- en uitritten toe te staan

Nieuw artikel

Voorstel artikel + toelichting	
Artikel X13 Helling bij opritten	
Voorschrift	Toelichting
Een oprit naar de openbare weg mag over een afstand van 5 meter vanaf de rooilijn slechts een maximale helling van 4 % hebben.	Voor opritten leggen we een maximaal hellingspercentage op. Op die manier beschikt een omhoog of omlaag rijdende auto op privaat domein over een vlakkere zone om zich op een veilige manier op de openbare weg te begeven.

Bijkomende motivatie :

- We formuleren het artikel zo dat het van toepassing is op alle opritten met een helling. Het gaat dus niet louter om de toegang naar ondergrondse garages, hoewel dat het meeste voorkomt. Omdat het zowel om parkings als opritten kan gaan, is sprake van een omhoog én een omlaag rijdende auto.
- In de adviezen is steeds sprake van 'minstens 5 meter'. Dit schept in een verordening verwarring aangezien we slechts de eerste 5 meter vanaf de rooilijn willen reglementeren. Er is geen probleem als over een grotere afstand een kleine helling voorzien wordt, dat valt buiten het reglement.

Gewijzigd artikel

Artikel 35 Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het voetgangersgebied

Voorschrift	Toelichting
<p>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 een toeristische verblijfsaccommodatie.</p> <p>Het voetgangersgebied is het gedeelte van het grondgebied van Gent dat als voetgangersgebied is afgebakend met de verkeersborden F 103 en F 105.</p>	

Artikel X14 Opritten van private parkeerplaatsen uitgevend op het autovrij gebied

Voorschrift	Toelichting
<p>Het is verboden bijkomende opritten naar op privaat terrein gelegen autoparkeerplaatsen aan te leggen die uitgeven op straten en pleinen behorend tot het autovrij gebied.</p>	<p>Dit voorschrift heeft als doel het autovrij gebied maximaal te garanderen. Het artikel heeft enkel betrekking op bijkomende opritten naar autoparkeerplaatsen. Bestaande opritten kunnen behouden blijven. Projecten kunnen nog parkeerplaatsen realiseren conform de normen, maar een nieuwe oprit in autovrij gebied kan niet.</p> <p>Dit artikel heeft enkel betrekking op opritten naar autoparkeerplaatsen en bijvoorbeeld niet op brandwegen of andere toegangen.</p>

Bijkomende motivatie :

- Het autovrij gebied is geen 'voetgangerszone' cfr de wegcode dus een aanpassing van die terminologie drong zich op.
- Dit artikel is een verstrenging van het huidige artikel rond de opritten. We motiveren die verstrenging op basis van het Parkeerplan, waarin dit als doelstelling van het autovrij gebied is omschreven. Een van de doelen van het circulatieplan '17 was het weren van doorgaand verkeer om de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto te verbeteren. Een ander doel was het verhogen van de (verkeers)leefbaarheid in de (uitgebreide) autovrije gebieden. Deze doelen werden bereikt door het invoeren van verkeersfilters en verboden doorgangen op assen met veel doorgaand verkeer en door verschillende strategische uitbreidingen van de autovrije gebieden. Het toegangsbeleid voor de autovrije gebieden werd verstrengd om verkeer dat geen bestemming heeft in een autovrij gebied een halt toe te roepen. Metingen hebben aangetoond dat wie een vergunning voor een autovrij gebied heeft, die ook gebruikt om de binnenstad te doorkruisen via de autovrije gebieden zonder er een bestemming te hebben. Dat maakt dat er omzichtig moet worden omgesprongen met het toekennen van vergunningen. Elke nieuwe vergunning betekent meer bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer in de autovrije gebieden en tast bijgevolg het verblijfskarakter en de veiligheid aan.