

# Wijziging Algemeen Bouwreglement – openbaar onderzoek

*Bundeling adviezen en bezwaarschriften - behandeling*

---

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	2
2. Adviezen .....	2
3. Openbaar onderzoek: bezwaren .....	5
4. Behandeling van de adviezen en bezwaren .....	6
4.1. Opmerkingen mbt deel V Parkeren .....	6
4.1.1. Opmerkingen over Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen .....	6
4.1.2. Opmerkingen over Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten .....	7
4.1.3. Opmerkingen die geen betrekking hebben op een bepaald artikel .....	9
4.1.4. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de voorliggende wijziging .....	11
5. Samenvatting voorgestelde wijzigingen aan het ontwerp goedgekeurd door het college op 19/11/2023	12
5.1. Voorgestelde wijzigingen aan deel V ABR .....	12
5.2. Voorgestelde wijzigingen aan deel III ABR .....	12
5.3. Overgangsbepalingen / inwerkingtreding .....	12

## 1. Inleiding

De Stad Gent stelt een aantal wijzigingen voor in het Algemeen Bouwreglement. Het gaat om enerzijds nieuwe voorschriften over fietsparkeren waarbij tegelijk de link gelegd wordt naar de geconsolideerde parkeerrichtlijnen. Anderzijds worden de recent gewijzigde bepalingen rond hemelwater en groendaken opnieuw aangepast naar aanleiding van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening 2023. Dit document behandelt de uitgebrachte adviezen en de bezwaarschriften die tijdens het openbaar onderzoek geformuleerd werden, en stelt een aantal wijzigingen voor.

## 2. Adviezen

De Stad vroeg in toepassing van artikel 2.3.2. §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, op 13 december 2023 via DSI advies aan het Departement Omgeving, de deputatie van Oost-Vlaanderen en de GECORO.

Het **Departement Omgeving** bracht op 8 januari **volgend advies** uit:

*In dit advies van het Departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Daarvoor moet u aan het Team Omgevingseffecten een bevestiging vragen (via email [mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be)) dat het plan screeningsgerechtigd is en dat het geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.*

*Inhoudelijk kan worden aangegeven dat de herziening van deze gemeentelijke verordening een geactualiseerd kaderstellend instrument voor de vergunningverlening beoogt in afstemming met geldende stedelijke beleidskaders overeenkomstig de decretale mogelijkheden cf. artikel 2.3.1. De wijzigingen hebben o.a. betrekking op de afstemming met de in 2023 gewijzigde gewestelijke hemelwaterverordening. Voor de volledigheid vermelden we nog dat in 2023 eveneens de gewestelijke publiciteitsverordening van kracht is geworden: <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/de-gewestelijke-publiciteitsverordening-2023>.*

*In de rand dient aangegeven dat een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening de verplichte dossiersamenstelling van een omgevingsvergunningsaanvraag niet kan wijzigen. De inhoud van een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening kan geen impact hebben op de volledigheid/ontvankelijkheid van een aanvraag tot omgevingsvergunning. Er kunnen wel richtlijnen worden gegeven over de verantwoordingsnota bij een omgevingsvergunningsaanvraag.*

De **deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen** bracht in zitting van 11 januari 2024 een **gunstig advies** uit en laadde dit op in het digitale uitwisselingsplatform DSI:

## **Motivering**

### **Inhoud verordening**

Voorliggende verordening beoogt twee thematische wijzigingen, nl. een wijziging in functie van (fiets)parkeren en een wijzigingen naar aanleiding van de komst van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening. Beide wijzigingen worden hieronder kort verduidelijkt.

#### Wijziging in functie van (fiets)parkeren

Stad Gent beoogt het stimuleren van het fietsgebruik als één van de mogelijke alternatieven voor autogebruik en kiest er daarom voor om minimumnormen voor fietsparkeren vast te leggen.

Momenteel worden auto- en fietsparkeren door twee complementaire instrumenten geregeld:

- via vaste normen in het Algemeen Bouwreglement.
- via een document waarin richtlijnen voor auto en fiets bij bouwprojecten werden vastgelegd.

Beide documenten stemmen niet helemaal overeen, waardoor er onduidelijkheid bestaat. Het wegnemen van de onduidelijkheid is een van de doelstellingen van deze wijziging van het Algemeen Bouwreglement. Stad Gent kiest ervoor om enkel voor fietsparkeren bij woningbouw- en studentenhuisvestingprojecten normen op te nemen in het Algemeen bouwreglement. Omdat het auto- en fietsparkeerbeleid in bepaalde gevallen maatwerk vergen, worden auto- en fietsparkeren bij andere woonprojecten geregeld via het document met richtlijnen.

#### Wijzigingen naar aanleiding van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening

Het bestaande Algemeen bouwreglement van de Stad Gent heeft verschillende artikels rond hemelwater. Deze artikels bouwden verder op de bepalingen van de vorige versie van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater.

Naar aanleiding van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater (2023), dienen de bepalingen in het bestaande Algemeen Bouwreglement gewijzigd te worden, zodat er opnieuw een logische afstemming is tussen beide verordeningen is.

Het Algemeen Bouwreglement is, tenzij anders bepaald in specifieke artikels, van toepassing over het volledige grondgebied van de Stad Gent.

### **Planningscontext**

Voorliggend ontwerp van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening bevat geen strijdigheden met art. 2.3.2, §2, 1ste lid van de VCRO.

Dit advies toetst de gemeentelijke verordening aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, aan eventuele (ontwerp) provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (PRUP's). Tevens worden aandachtspunten aangegeven rekening houdend met de doelstellingen van het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050'. Er worden geen tegenstrijdigheden vastgesteld.

### **Inhoudelijke opmerkingen**

*Het advies is gunstig zonder bijkomende opmerkingen.*

Op 30 november 2023 werd aan de GECORO toelichting gegeven over deze wijzigingen. De **GECORO** bracht op 11 januari 2024 **volgend advies** uit:

*De Gecoro ontving op 13 december 2023 een adviesaanvraag aangaande aanpassingen van het algemeen bouwreglement (verder ABR) met betrekking tot het fietsparkeren en de gewestelijke hemelwaterverordening. Op 30 november 2023 nam de GECORO kennis van de aanpassingen van het ABR tijdens een toelichting door de betrokken dienst. Na besprekingen op de vergaderingen van de Gecoro op 30 november 2023 en 9 januari 2024 wenst de GECORO volgend advies uit te brengen.*

#### Algemeen

*Alhoewel het voorliggende dossier louter handelt over de aanpassingen van het ABR aan het fietsparkeren en het in lijn brengen van het ABR met de gewestelijke hemelwaterverordening, stelt de GECORO toch het volgende omtrent het ABR in het algemeen. Er is een nood aan een vereenvoudiging van de voorschriften en het herwerken van de structuur, want er zijn veel richtlijnen gedetailleerd vastgelegd en het is geen evidentie voor bouwheren en ontwikkelaars om steeds aan alle voorwaarden te blijven voldoen.*

#### Het fietsparkeren

*Omtrent de keuze om richtlijnen rond fietsparkeren naast het ABR ook mee op te nemen in bepaalde RUP's wijst de GECORO erop dat de maatschappelijke context rond parkeren ook wijzigt. Het aantal fietsen neemt enorm toe en de maatschappelijke verwachtingen zijn niet meer dezelfde. Dit brengt volgens de Gecoro een risico met zich mee dat we met verouderde voorschriften – die een belemmering vormen voor nieuwe fietsparkeerplaatsen – zullen eindigen in de RUP's. De Gecoro merkt op dat er, ondanks de vele regels, een nood is om fietsparkeerplaatsen te kunnen creëren. De Gecoro is verder van mening dat het erg belangrijk is om te zorgen dat er bij nieuwe ontwikkelingen aandacht is voor fietsparkeerplaatsen. De Gecoro merkt op dat er zoals hoger reeds algemeen aangehaald, nood is aan een vereenvoudiging van de voorschriften in het ABR.*

*De Gecoro is van oordeel dat de Stad als bevoegde overheid eigenlijk niet enkel zou moeten opleggen dat er voldoende fietsenparking aanwezig is in nieuwe ontwikkelingen, maar daarnaast zelf ook initiatief zou moeten nemen, om bijvoorbeeld autoparkeerplaatsen bij een nieuw studentenhome om te vormen naar fietsersparkeerplaatsen.*

*De Gecoro merkt ook op dat de artikelen in het ABR er vooral voor zorgen dat Gentenaars hun fiets opbergen op eigen terrein bij hun woning. De Gecoro meent dat dit een stap in de goede richting is, maar anderzijds dat er te weinig parkeermogelijkheden zijn voor fietsers wanneer die de stad in trekken, bijvoorbeeld om cultuur te gaan beleven. Er lijkt weinig visie te zijn bij de Stad over hoe dan voldoende parkeerplaats wordt voorzien. De Gecoro wijst er in dit verband op dat er in Gent eigenlijk nood zou zijn aan een systeem van deelfietsen, zoals in Antwerpen.*

*De Gecoro wil ook graag de aandacht vestigen op het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt overwogen in de wijziging van het ABR voor bezoekers van een studentenhuisvesting. Momenteel wordt voorgesteld om bij studentenhuisvesting per tien kamers/units 1 extra fietsparkeerplaats op het terrein te voorzien. Net zoals bij bewoners van eengezinswoningen, schakelwoningen en appartementen, hebben studenten de neiging om bij elkaar op bezoek te gaan. Ook koppels hebben behoefte aan extra fietsparkeerplaatsen, terwijl het openbaar domein hiervoor vaak onvoldoende ruimte biedt en er bovendien kans is op diefstal en het vandaliseren van de fiets. Daarom pleit de Gecoro ervoor om het aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers bij studentenhuisvesting gelijk te trekken met die voor*

reguliere woningen. Concreet zou dit betekenen dat er per vijf kamers/units een fietsparkeerplaats voor bezoekers beschikbaar moet zijn (0,2 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers per kamer/unit in plaats van 0,1).

In de huidige versie van de wijziging van het ABR staat 'voor sociale woningbouw moeten geen bezoekersplaatsen voorzien zijn behalve als het kan worden ingepast op nieuw of heraan te leggen openbaar domein'. Omdat juist bewoners van sociale woningbouw vaak op hun fiets aangewezen zijn, stelt de Gecoro voor deze redenering om te keren: 'Voor zover mogelijk kunnen de bezoekersplaatsen voor sociale woningbouw worden voorzien op nieuw of heraan te leggen openbaar domein. In het andere geval gelden dezelfde regels als voor eengezinswoningen, schakelwoningen en appartementen'.

#### GSV Hemelwater

Is een louter in lijn brengen van het ABR met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening 'hemelwater' en bijgevolg geen opmerkingen vanuit de GECORO

#### Randbemerking

Ten slotte en alhoewel dit strikt gezien buiten de scope van deze adviesvraag valt, wenst de GECORO een eerder standpunt te herhalen aangaande het uitbreiden van de mogelijkheden om te wonen boven winkels via het ABR. In winkelstraten zoals bv. de Veldstraat is er na de winkeluren bij wijze van spreken, nauwelijks leven aanwezig. De GECORO verwijst hierbij naar maatregelen die genomen zijn in steden zoals Mechelen en Brugge.

### **3. Openbaar onderzoek: bezwaren**

In uitvoering van artikel 2.3.2.§2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is het college van burgemeester en schepenen belast met het opmaken van gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen en neemt de nodige maatregelen tot opmaak. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van gemeentelijke stedenbouwkundige verordening aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek is gehouden van 2 januari 2024 tot en met 31 januari 2024.

Tijdens de periode van het openbaar onderzoek heeft de stad 1 bezwaarschrift ontvangen.

Overzicht van de adviezen en bezwaren, met verwijzing naar de bespreking ervan:

Type	Nr. Advies of Bezwaarschrift	Wie	Artikels die aan bod komen
Advies DO	A1	Departement Omgeving	/
Advies deputatie	A2	Deputatie Provincie Oost-Vlaanderen	/
Advies GECORO	A3	Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening	5.4; randbemerkingen
bezwaar 1	B1	Vincent D'heer	5.6

## 4. Behandeling van de adviezen en bezwaren

### 4.1. Opmerkingen mbt deel V Parkeren

#### 4.1.1. Opmerkingen over Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

	<b>Bezwaar / advies</b>	<b>Advies / nr. bezwaarschrift</b>
5.4 a)	De Gecoro pleit ervoor het aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers bij studenten gelijk te trekken met die voor reguliere woningen. Concreet zou dit betekenen dat per 5 kamers/units een fietsparkeerplaats voor bezoekers beschikbaar moet zijn (0,2 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers per kamer/unit in plaats van 0,1).	A3
5.4 b)	In de huidige versie van de wijziging van het ABR staat 'voor sociale woningbouw moeten geen bezoekersplaatsen voorzien zijn behalve als het kan worden ingepast op nieuw of heraan te leggen openbaar domein'. Omdat juist bewoners van sociale woningbouw vaak op hun fiets aangewezen zijn, stelt de Gecoro voor deze redenering om te keren: 'Voor zover mogelijk kunnen de bezoekersplaatsen voor sociale woningbouw worden voorzien op nieuw of heraan te leggen openbaar domein. In het andere geval gelden dezelfde regels als voor eengezinswoningen, schakelwoningen en appartementen'.	A3

#### Behandeling:

- a) *Deze suggestie wordt gevolgd. Het is beleidsmatig immers steeds de bedoeling geweest om studenten zich zoveel mogelijk te laten verplaatsen met duurzamere vervoersmiddelen. In het huidige ABR is in de toelichting al opgenomen dat geen (auto)parkeervoorzieningen toegelaten worden bij studentenhuisvesting, dit wordt nu ook expliciet opgenomen in de geactualiseerde Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto. Aangezien deze units bedoeld zijn voor kotstudenten die er hoofdzakelijk tijdens de week verblijven en zich in de stad vooral met de fiets, te voet of het openbaar vervoer (moeten) verplaatsen, wordt autogebruik er niet gestimuleerd. Het voorzien van parkeerplaatsen geeft een fout signaal aan de studenten. Het verhogen van het aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers past in dit beleid. Hierdoor zal het fietsgebruik bij studenten verder gestimuleerd en gefaciliteerd worden.*
- b) *Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten vrij en vlot toegankelijk zijn voor iedereen. Daarom worden ze, in tegenstelling tot de fietsenbergingen voor bewoners, vaak in de buitenruimte van een woonproject voorzien, zowel bij private projecten als bij sociale. De buitenruimte bij sociale huisvestingsprojecten wordt omwille van subsidiëeringsvoorwaarden echter vaak opgenomen in het openbaar domein. Fietsenstallingen voor bezoekers komen daarom dus meestal automatisch op openbaar domein terecht, vandaar deze formulering. De vraag van de gecoro om die redenering om te draaien gaat voorbij aan deze specifieke context en dit voorstel wordt dus niet gevolgd.*

#### **Voorstel van aanpassing :**

## Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

Enkel volgende passages worden aangepast, voor het overige blijft de tekst zoals goedgekeurd door het college op 16 november 2023, behouden:

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

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

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

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 fietsparkeerplaatsen.

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

### 4.1.2. Opmerkingen over Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

	Bezwaar	Advies / nr. bezwaarschrift
5.6 §1	<p>- De oppervlakte van een fietsenstalling zegt niets over het al dan niet kwalitatief bruikbaar zijn van de fietsenstalling (dit punt wordt zelfs aangehaald in “3.4.2. Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen a. Bewoners van de motivatienota”).</p> <p>De richtlijnen van het mobiliteitsbedrijf zijn gebaseerd op de effectieve maten van fietsen en de circulatieruimte die deze vragen, het is veel logischer deze over te nemen dan een oppervlakte die geen kwaliteitsgarantie inhoudt. In de toelichtingsnota wordt aangegeven dat deze oppervlakte als een leidraad gezien moet worden, toch is dit opgenomen in het verordenend deel van het ABR waardoor deze strikt geïnterpreteerd zal worden, een efficiënt ingerichte fietsenstalling goedkeuren zal steeds een afwijking uitmaken die moet worden aangevraagd. Het lijkt beter deze richtlijn van oppervlakte (zoals beschreven in de toelichting) op te nemen in de toelichting om hier geen punt van te maken waarop afwijkingen moeten worden</p>	B1

	<p>geargumenteerd. Maatvoering voor fietsen en circulatieruimte scheppen een veel duidelijker beeld, en in die zin zouden de richtlijnen van het mobiliteitsbedrijf beter als verordenend opgenomen worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De oppervlaktenorm zou volgens de toelichting bepaald zijn op basis van “steekproeven van verschillende dossiers met verschillende stallingssystemen”, dit is een zeer vage omschrijving die weinig zekerheid geeft over het al dan niet kwalitatief zijn van die oppervlakte.</li> </ul>	
5.6 §2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De eis stijgt naar 10% vanaf een stalling met 11 fietsen, in de motivatienota wordt hiervoor verwezen naar een telling van het Gents milieufrent om dit percentage te staven. Wanneer echter dichter naar deze telling wordt gekeken bleek slechts 3,35% van de inwaartse en 2,70% van de uitwaartse getelde fietsen bakfietsen. Andere types buitenmaatse fietsen werden niet geteld, wat aantoont dat hun aandeel dusdanig klein is. Gegeven deze cijfers is een eis van 10% buitenmaatse fietsen niet te verantwoorden.</li> <li>- In de motivatienota wordt aangehaald dat bij sociale woningen “bezit van dergelijke fietsen bij die doelgroep beperkter is” op basis van welk onderzoek is deze conclusie gevormd? In de motivatienota wordt nergens gestaafd waarom er in private projecten wel een vraag van 10% vanaf 11 fietsen is (vanuit de praktijk kunnen wij immers ook meegeven dat deze vraag er niet is). Evenmin wordt er aangetoond dat deze noodzaak lager ligt bij sociale woningbouw, of hoger bij private woningbouw.</li> </ul>	B1
5.6 §3	Zelfde argument als bij 5.6.§1: het lijkt beter af te stappen van een oppervlaktenorm en over te stappen naar duidelijke maatgeving voor fietsen en manoeuvreerruimte.	B1

Behandeling:

- *§1 en §3: Er wordt terecht opgemerkt dat een oppervlaktenorm op zich geen garantie biedt op een kwalitatieve fietsenberging. De oppervlaktenorm staat echter niet op zichzelf, maar moet samen gelezen worden met de inrichtingsvoorschriften én de toelichting erbij. §1 van dit artikel voorziet al een getrapte vermindering van de benodigde oppervlakte die rekening houdt met enkele relevante elementen, namelijk het type stalling en de globale omvang van de berging. Daarnaast voorzien we in artikel 5.9 en 5.10 dat een vergunningsaanvraag altijd de nodige informatie en motivatie bevat die aantoont dat het benodigde aantal fietsenstallingen comfortabel gestald kan worden. De onderbouwing van de concrete keuze en oppervlakte is daar deel van. We kiezen er bewust voor om niet de hele set aan ontwerprichtlijnen (positie fiets tov de wand, tussenafstanden fietsen onderling, breedte gangpaden, ...) en hun marges verordenend vast te leggen, die behouden we als onderdeel van de parkeerrichtlijnen. Beide documenten vullen elkaar aan.*
- *§2 a) De impact van het nieuwe voorschrift blijft in praktijk beperkt. In de geldende parkeerrichtlijnen is al opgenomen om 10% van de fietsparkeerplaatsen voor te behouden voor buitenmaatse fietsen zodra een fietsenberging plaats biedt aan 21 fietsen. Het nieuwe voorschrift heeft dus enkel betrekking op fietsenbergingen met een capaciteit voor 11 tot 20 fietsen. In deze fietsenbergingen zullen slechts 1 of 2 plaatsen moeten worden voorbehouden voor buitenmaatse fietsen. Het nieuwe voorschrift komt tegemoet aan het steeds groeiende bezit en gebruik van buitenmaatse fietsen. Volgens de stadsmonitor is het gemiddelde bezit van een buitenmaatse fiets de laatste jaren stelselmatig gestegen: 4,6% in 2014, 5,0% in 2017, 5,80% in 2020, en 8,30% in 2023. Het voorschrift van 10% komt tegemoet aan de te verwachten stijging van dit gemiddelde. Ook*

de gebruikers van fietsenbergingen met een capaciteit voor 11 tot 20 fietsen moeten hun buitenmaatse fiets kwijt kunnen. Zo niet, dreigt de stimulans voor het gebruik van dit duurzame vervoersmiddel weg te vallen of zullen meer buitenmaatse fietsen op het openbaar domein terechtkomen.

- §2 b) De voorgestelde iets lagere norm voor buitenmaatse fietsen werd gesuggereerd door de Thuispunt Gent zelf in kader van een adviesronde tijdens de totstandkoming van deze ABR-wijziging. Er zijn geen exacte cijfers over het bezit van buitenmaatse fietsen bij bewoners van sociale huisvesting bekend, maar we mogen aannemen dat Thuispunt Gent zelf wel goed zicht heeft op welke noden er zijn en wat haalbaar is rekening houdend met de normen en financieringscontext van sociale woningbouw. Ook zijn er duidelijke cijfers omtrent de gezinssamenstelling bij sociale woningbouw in Gent. Ook het opvallend hoge aandeel alleenstaanden verantwoordt mee deze iets lagere norm. Aangezien buitenmaatse fietsen voor een groot deel worden gebruikt om kinderen te vervoeren, is de nood voor parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen er kleiner.

#### Voorstel van aanpassing:

Geen aanpassing nodig

#### 4.1.3. Opmerkingen die geen betrekking hebben op een bepaald artikel

	Bezwaar	Advies / nr. bezwaarschrift
a) RUP's	Omtrent de keuze om richtlijnen ronds fietsparkeren naast het ABR ook mee op te nemen in bepaalde RUP's wijst de GECORO erop dat de maatschappelijke context rond parkeren ook wijzigt. Het aantal fietsen neemt enorm toe en de maatschappelijke verwachtingen zijn niet meer dezelfde. Dit brengt volgens de Gecoro een risico met zich mee dat we met verouderde voorschriften – die een belemmering vormen voor nieuwe fietsparkeerplaatsen – zullen eindigen in de RUP's.	A3
b) Initiatief stad Gent	De Gecoro is van oordeel dat de Stad als bevoegde overheid eigenlijk niet enkel zou moeten opleggen dat er voldoende fietsenparking aanwezig is in nieuwe ontwikkelingen, maar daarnaast zelf ook initiatief zou moeten nemen, om bijvoorbeeld autoparkeerplaatsen bij een nieuw studentehome om te vormen naar fietsersparkeerplaatsen.	A3
c) Visie op openbaar fietsparkeren - deelfietsen	De Gecoro merkt ook op dat de artikelen in het ABR er vooral voor zorgen dat Gentenaars hun fiets opbergen op eigen terrein bij hun woning. De Gecoro meent dat dit een stap in de goede richting is, maar anderzijds dat er te weinig parkeermogelijkheden zijn voor fietsers wanneer die de stad in trekken, bijvoorbeeld om cultuur te gaan beleven. Er lijkt weinig visie te zijn bij de Stad over hoe dan voldoende parkeerplaats wordt voorzien. De Gecoro wijst er in dit verband op dat er in Gent eigenlijk nood zou zijn aan een systeem van deelfietsen, zoals in Antwerpen.	A3

## Behandeling:

- a) *In een RUP worden op basis van een gebiedsgerichte analyse en visievorming concrete voorschriften vastgelegd die rekening houden met de specifieke ruimtelijke context en ambities. Vanuit die visie kan het zinvol zijn om in bepaalde gevallen andere voorschriften vast te leggen dan wat over een bepaald thema in de meer generiek opgezette stedenbouwkundige verordening als het ABR, hierover is opgenomen. Er wordt kennis genomen van de bezorgdheid van de Gecoro hierover, het gaat echter niet over de voorliggende ABR-wijziging zelf. Decretaal primeren RUP-voorschriften op die van een verordening, dat is een gegeven waar we als stad niet rond kunnen. Bij toekomstige RUP's kan de Gecoro deze bezorgdheid meenemen bij haar advisering.*
- b) *Een nieuwe studentenhome moet steeds in de eigen behoefte aan fietsparkeerplaatsen voorzien, dat is vandaag al zo en blijft ook de regel met deze aanpassing van het ABR. Zowel voor de studenten zelf als voor hun bezoekers moeten dus fietsstalplaatsen voorzien worden op het privaat terrein. Het systematisch aanpassen van het openbaar domein bij de komst van nieuwe studentenhuysvesting is niet in lijn met dat uitgangspunt. Dat wentelt de behoefte die gegeneerd wordt vanuit die private ontwikkelingen immers af op het openbaar domein. Het realiseren van bijkomende fietsenstallingen op openbaar domein, gebeurt op basis van een wijkgerichte analyse van de behoefte (zie c)) en wordt niet thematisch gekoppeld aan specifieke activiteiten of functies.*
- c) *Stad Gent wil meer mensen op de fiets krijgen. Voldoende en degelijke fietsparkeerplaatsen creëren is een prioriteit. In heel wat wijken in Gent is er een groot tekort aan fietsenstallingen. Daarom is de Stad Gent al in 2015 gestart met de opmaak van een fietsparkeerplan. De stelling van de gecoro dat er weinig visie zou zijn rond openbaar fietsparkeren is dus onterecht. Wijk per wijk worden de noden in kaart gebracht en aangevuld met de suggesties van burgers en objectieve cijfers zoals de bevolkingsdichtheid. Op deze manier komen we tot een gebiedsdekkend Gents fietsparkeerplan. Met deze aanpak realiseren we:*
- *een betere doorgang voor voetgangers*
  - *een veiliger stallingsplaats voor fietsen*
  - *een comfortabeler fietsgebruik*
  - *een ordentelijk straatbeeld*
  - *minder algemene verkeersproblemen*

*Ondertussen werden alle wijken van Gent al een eerste keer aangepakt en komt er een tweede screeningsronde om mogelijke tekorten in het openbare fietsparkeerareaal op te sporen. Bij de nieuwe screening houden we nog meer rekening met aantrekkingspolen, openbaar vervoer en ook met het type fietsen. Ook tekorten in de studentenbuurten zouden door de screening moeten bovenkomen zodat ze worden aangepakt.*

De gecoro oppert ook dat er nood zou zijn aan een systeem van deelfietsen zoals in Antwerpen. We hebben sinds enkele jaren al enkele private deelfietsaanbieders die actief zijn in het grootste gedeelte van Gent (Dott, Bolt, Donkey Republic met gewone of elektrische deelfietsen en BaqMe met elektrische bakfietsen). Door de aanwezigheid van die spelers is de beschikbaarheid van deelfietsen zeker voldoende. Dit blijkt ook cijfers van de stadsmonitor, waarbij 76% van de ondervraagden aangaf dat er voldoende aanbod is van deelfietsen (en -auto's). Hiermee scoort Gent beter dan alle andere centrumsteden. Ter info geven we mee dat er in 2023 maar liefst 653.819 ritten werden geregistreerd met deelfietsen.

#### 4.1.4. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de voorliggende wijziging

	<b>Bezwaar</b>	<b>Advies / nr. bezwaarschrift</b>
a) Algemeen	Er is nood aan een vereenvoudiging van de voorschriften en het herwerken van de structuur, want er zijn veel richtlijnen gedetailleerd vastgelegd en het is geen evidentie voor bouwheren en ontwikkelaars om steeds alle voorwaarden te blijven voldoen.	A3
b) Wonen boven winkels	Ten slotte en alhoewel dit strikt gezien buiten de scope van deze adviesvraag valt, wenst de GECORO een eerder standpunt te herhalen aangaande het uitbreiden van de mogelijkheden om te wonen boven winkels via het ABR. In winkelstraten zoals bv. de Veldstraat is er na de winkeluren bij wijze van spreken, nauwelijks leven aanwezig. De GECORO verwijst hierbij naar maatregelen die genomen zijn in steden zoals Mechelen en Brugge.	A3

#### Behandeling:

- a) *Met de vorige ABR-wijziging, definitief vastgesteld door de gemeenteraad in april 2023, werd ook de opbouw en indeling van het ABR grondig herwerkt net om de leesbaarheid ervan te verhogen. De thematische opdeling in herkenbare delen waarbij per deel ook de bijhorende definities en toe te voegen stukken of info op een uniforme wijze worden weergegeven, maakt het eenvoudig zoeken naar wat voor een concreet project relevant is. De nu voorliggende wijziging bundelt enkel de voorschriften rond fietsparkeren in het bestaande deel V waar vandaag al enkele voorschriften rond openbare (auto)parkeerplaatsen staan en bouwt zo verder op de indeling die in 2023 werd vastgelegd. Het advies van de Gecoro van 25 januari 2023 bevatte geen enkele opmerking over de voorgestelde herindeling, het is dan ook vreemd dat dit element nu wel wordt geopperd.*
- b) *Met de wijziging vanuit het thema wonen en studentenhuisvesting zoals in 2018 definitief vastgesteld, werden ook enkele aanpassingen gedaan die meer mogelijkheden bieden voor bestaande handelszaken én de verdiepingen erboven zodat er een stimulans is om die verdiepingen te gebruiken. De mogelijkheden van een verordening zijn niet eindeloos, zo kun je effectief gebruik van bepaalde delen van een gebouw, niet dwingend opleggen. Er wordt kennis genomen van de suggestie van de Gecoro. Gezien die geen betrekking heeft op de voorliggende wijziging, wordt er inhoudelijk niet dieper op ingegaan.*

## **5. Samenvatting voorgestelde wijzigingen aan het ontwerp goedgekeurd door het college op 19/11/2023**

### **5.1. Voorgestelde wijzigingen aan deel V ABR**

Op basis van de adviezen en bezwaarschriften worden volgende wijzigingen doorgevoerd in deel V van het algemeen bouwreglement:

#### **Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen**

- Bij het voorschrift zelf van artikel 5.4 wordt in de tabel over bezoekersparkeerplaatsen volgende wijziging aangebracht:

Studentenhuisvesting: *0,1* wordt *0,2*

Bij de toelichting daarbij worden in de eerste alinea volgende woorden geschrapt:

*‘bij wonen’ en ‘voor wonen en 0,1 voor studentenhuisvesting’*

- De toelichting bij het voorschrift ‘Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 fietsparkeerplaatsen’ wordt in lijn met het voorgaande aangepast:

*‘dus pas vanaf 25 woningen of 50 studentenunits’ wordt vervangen door ‘Voor woonprojecten betekent dit dus vanaf 25 woningen, grootschalige studentenhuisvesting omvat altijd minstens 30 units (zie Deel 4) en moet dus ook steeds fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voorzien.’*

### **5.2. Voorgestelde wijzigingen aan deel III ABR**

Geen

### **5.3. Overgangsbepalingen / inwerkingtreding**

Aangezien deze nieuwe voorschriften een verstrenging inhouden ten opzichte van de huidige normen, wordt een overgangperiode voorzien zodat lopende aanvragen er niet door gevat worden.

*In het gemeenteraadbesluit houdende definitieve vaststelling van deze wijzigingen wordt vastgelegd dat de wijzigingen van toepassing zijn op omgevingsvergunningsaanvragen ingediend vanaf **1 augustus 2024**.*