



Bestemd voor de gemeenteraad

2024_CBS_01824 Stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent: Algemeen Bouwreglement - ontwerp van wijziging / aanvulling - Thema Mobiliteit - fietsparkeren + aanpassing aan gewestelijke hemelwaterverordening - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 29 februari 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2
- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.3.2, § 2

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.3.2, § 2

Motivering

Wijzigingen aan het Algemeen Bouwreglement kaderen in een thematische aanpak. De thematische aanpak laat toe de inzet van mensen en middelen meer te spreiden in de tijd, en het proces op een efficiënte manier te laten lopen met focus op de juiste thematische betrokken diensten, die in belangrijke mate instaan voor de inhoudelijke input.

Voorliggend besluit omvat 2 onderdelen: enerzijds aanpassingen vanuit thema Mobiliteit - fietsparkeren en anderzijds een verplichte aanpassing aan de recent goedgekeurde gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater.

Volgende redenen liggen aan de basis van de wijzigingen met betrekking tot thema Mobiliteit – fietsparkeren:

Het Bestuursakkoord 2019-2024 stelt dat de parkeerrichtlijnen verder verfijnd moeten worden en ingeschreven moeten worden in het Algemeen Bouwreglement. Bij de concrete uitwerking

van die opdracht, bleek echter dat de integrale vertaling van de parkeerrichtlijnen naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften vastloopt op enkele fundamentele pijnpunten:

- De parkeerrichtlijnen zijn afgestemd op parkeerzones, de opgelegde of toegestane fiets- en autoparkeerplaatsen variëren naargelang de ligging. Deze parkeerzones stemmen overeen met de huidige parkeertariefzones voor betalend parkeren op openbaar domein die fluctueren doorheen de tijd en waarvan het wenselijk is dat we die flexibel kunnen aanpassen als dat vanuit de beleidsvisie rond parkeren nodig is. We zetten ze als sturend mobiliteitsinstrument in. Een verankering van de richtlijnen mét hun variatie en koppeling aan die zones, betekent een juridische verankering van die zones. De huidige flexibiliteit gaat hiermee verloren. Elke aanpassing van de zonegrenzen en bijvoorbeeld ook een verfijning van de witte zone, impliceert een nieuwe ABR-aanpassing met de daarbij horende procedure.
- Economische activiteiten zoals bedrijvigheid, kleinhandel en kantoren kennen een grote variatie op vlak van mobiliteitsprofiel, personeelsbezetting en dus parkeerbehoefte. Ook binnen een grote bedrijfssite hebben niet alle gebouwen eenzelfde personeelsbezetting en dus parkeerbehoefte. Dit vertaalt zich binnen de parkeerrichtlijnen in een opdeling van de grote categorieën 'werken' en 'commercieel' in verschillende subtypes van activiteiten met elk eigen fiets- en autoparkeerrichtlijnen per zone. Bij vertaling in een verordening is er nood aan heldere definities en zuivere functiecategorieën. De stedenbouwregelgeving vormt daarbij de basis. Het onderscheid tussen die subtypes is echter stedenbouwkundig niet scherp te definiëren, aangezien het vaak gaat om gebruik en gedrag, eerder dan gebouwen, constructies of stedenbouwkundige functiecategorieën.

De enige onderdelen waarbij deze 2 pijnpunten zich niet stellen, zijn de fietsparkeerrichtlijnen voor wonen en studentenhuisvesting. Daarom stellen we nu voor om enkel die verordenend te maken, waarmee we tegelijk de bestaande voorschriften voor fietsenbergingen bij meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting schrappen uit deel 4 en die toevoegen aan het bestaande deel 5 Parkeren. Tegelijk nemen we in dat deel 5 Parkeren een inleidende tekst op die de globale visie weergeeft en de link legt met zowel de autoparkeerrichtlijnen als de fietsparkeerrichtlijnen voor andere functies. Deze blijven dan als beleidsmatig gewenste ontwikkeling vanuit mobiliteit doorwerken in de afweging van de goede ruimtelijke ordening binnen de vergunningverlening.

Tegelijk met de opname van fietsparkeernormen, passen we ook de bestaande artikels over openbare (auto)parkeerplaatsen beperkt aan.

Volgende redenen liggen aan de basis van de wijzigingen met betrekking tot hemelwater en groendaken:

Op 10 februari 2023 keurde de Vlaamse Regering de gewestelijke hemelwaterverordening 2023 definitief goed. Deze hemelwaterverordening 2023 is van kracht sinds 2 oktober 2023 en van toepassing op vergunningsaanvragen en meldingen ingediend vanaf die datum.

Artikel 19 van het Besluit van de Vlaamse Regering waarmee die nieuwe gewestelijke verordening werd vastgesteld, verplicht de provincieraden en gemeenteraden om bestaande verordeningen binnen vierentwintig maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit in overeenstemming te brengen met de voorschriften ervan.

In het kader van de in de gemeenteraad van april 2023 definitief vastgestelde wijziging mbt thema openbaar domein + integrale herindeling, namen we enkele aanpassingen en verduidelijkingen van de artikels over hemelwater en groendaken mee. Bij de besluitvorming hierover kondigden we al aan dat we deze artikels naar aanleiding van de gewestelijke

verordening opnieuw zouden moeten aanpassen. Om de periode tussen inwerkingtreding van de gewestelijke hemelwaterverordening en die van de aanpassing van onze gemeentelijke verordening daaraan, zo kort mogelijk te houden, putten we de termijn van 24 maanden niet uit. In functie van duidelijkheid voor burgers en ontwerpers houden we die periode best zo kort mogelijk.

Hoofdstuk 2 van deel 3 van het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent bevat meerdere artikels rond afval- en hemelwater. Voorliggend besluit bevat de aanpassing van die artikels naar aanleiding van de nieuwe gewestelijke verordening.

Net als het huidige algemeen bouwreglement, stellen we de voorliggende wijzigingen in tabelvorm op, waarbij de eerste kolom het verordenend voorschrift bevat en de tweede kolom de toelichting en motivering achter het voorschrift. Op die manier worden de verordenende bepalingen inhoudelijk geduid, overzichtelijk gemaakt en transparant gecommuniceerd.

Het college van burgemeester en schepenen keurde het ontwerp van wijziging goed op 17 november 2023 en gaf opdracht het ontwerp aan een plan-MER-screening te onderwerpen en de formele procedure voor goedkeuring van de verordening te starten.

Plan-MER-screening

Voorafgaand aan de eigenlijke procedure tot goedkeuring van deze wijzigingen aan de verordening, werden de ontwerpvoorschriften onderworpen aan een plan-MER-screening.

De documenten van deze screenings zijn als informatieve bijlage gevoegd bij deze beslissing. Op 6 februari 2024 ontvingen we de beslissingen van Team Omgevingseffecten - MER van Departement Omgeving waarin bevestigd wordt dat de stedenbouwkundige verordening geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Adviesronde

Op 13 december 2023 werd via DSI advies gevraagd aan het Departement Omgeving, de deputatie van Oost-Vlaanderen en de Gecoro. Het Departement Omgeving bracht op 8 januari 2024 advies uit. 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. Op 30 november 2023 werd aan de GECORO toelichting gegeven over deze wijzigingen. De GECORO bracht op 11 januari 2024 advies uit.

Al deze adviezen zijn integraal opgenomen in de samenvattende nota met de bespreking van adviezen en bezwaren, gevoegd als bijlage bij dit besluit.

Openbaar onderzoek

Van 2 tot en met 31 januari 2024 vond een openbaar onderzoek plaats over deze wijzigingen.

Conform de wettelijke verplichtingen werd dit bekend gemaakt door:

- aankondiging in het stadsmagazine van januari 2024 dat eind december aan alle Gentse huishoudens bezorgd werd
- aankondiging via publicatie in het Belgisch Staatsblad op 14 december 2023
- aankondiging OO en publicatie van de goedgekeurde stukken via de website van de stad

- mogelijkheid tot inzage aan de Balie Bouwen

Tijdens het openbaar onderzoek werd 1 individueel bezwaar per mail ingediend. Een pdf van dit bezwaar is als informatieve bijlage bij dit besluit gevoegd.

De samenvatting en bespreking van de adviezen en het bezwaar is opgenomen in de samenvattende nota in bijlage die ook aangeeft welke aanpassing naar aanleiding hiervan zijn doorgevoerd in de ontwerpversie goedgekeurd door het college op 17 november 2023. Het gaat om een beperkte aanpassing in artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen.

De goedkeuring van de samenvatting en bespreking van de bezwaren en adviezen door de gemeenteraad is deel van voorliggend besluit. In het definitief ontwerp van de gewijzigde en nieuwe artikels zoals opgenomen in bijlage van dit besluit, is deze aanpassing verwerkt.

Parallel met de wijzigingsprocedure van het ABR werd ook de nota parkeerrichtlijnen geactualiseerd en werden de ontwerprichtlijnen voor fietsparkeerplaatsen erin geïntegreerd. Deze update wordt in een apart besluit aan de gemeenteraad voorgelegd. Omwille van deze actualisatie werd waar nodig ook een kleine tekstuele aanpassing gedaan in het toelichtend deel van voorliggende ABR-wijziging, zonder inhoudelijke aanpassing.

Belangrijkste inhoudelijke keuzes in voorliggende wijziging:

A. Deel 5 Parkeren

Inleiding

We starten met een nieuwe inleidende tekst die de link maakt tussen het ABR en de Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto. We voegen deze inleidende tekst toe om aan te tonen dat wat we opnemen in het ABR slechts een deel is van een groter mobiliteitsverhaal. Zo zijn er nog richtlijnen voor andere functies dan wonen en voor autoparkeerplaatsen, grotendeels gekoppeld aan de parkeertariefzones. Ook voor het inrichten van een fietsenstalling zijn er meer opties voor comfort en toegankelijkheid dan wat verordnend is opgenomen in het ABR.

Fietsparkeren

- Definities - Aangezien we een onderscheid maken in de nieuwe tekst van het ABR, nemen we enkele begrippen omtrent het inrichten van fietsparkeerplaatsen op ter verduidelijking: fietsenberging, fietsparkeerplaats en fietsenstalling.
- Aanpassingen in deel 4 Voorschriften bij het bouwen en verbouwen van woningen en studentenhuysvesting
 - De huidige artikels 4.12 en 4.28 verplichten een fietsenberging bij meergezinswoningen, resp. grootschalige studentenhuysvesting, en bevatten daarvoor ook inrichtingsvoorschriften. Die artikels schrappen we, passen ze aan en integreren we als nieuwe artikels in deel 5.
 - De verwijzingen naar die verplichte fietsenberging in artikel 4.39 en 4.40 schrappen we ook en integreren we ook in deel 5.
- Nieuw hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen

- We voeren een drempelwaarde in zodat individuele woningen en kleine groepswoningbouwprojecten of verkavelingen vrijgesteld zijn van de verplichting. Dat neemt niet weg dat het ook bij die projecten zinvol is fietsenberging te voorzien, maar dat wordt geen verplichting. Net als vandaag is er geen drempelwaarde bij meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting, die moeten altijd voorzien in een fietsparkeeraanbod volgens de normen.
- Artikel 5.4 bepaalt het te voorziene aantal fietsparkeerplaatsen. Voor bewoners stemt dit overeen met de huidige norm in het ABR en de parkeerrichtlijnen. Enkel voor sociale woningbouw stellen we een iets lagere norm voor: 1 ipv 2 fietsparkeerplaatsen bij de eerste slaapkamer. Dit is verantwoord omwille van de gezinssamenstelling in de Gentse sociale woningen (cijfers Thuispunt Gent): 90% alleenstaanden in 1-slpk appartementen, 46% alleenstaanden + 22% eenoudergezinnen + 18% koppels zonder kinderen in 2-slpk appartementen. Voor al die woningen volstaan 1 ipv 2 of 2 ipv 3 fietsparkeerplaatsen om ervoor te zorgen dat elke bewoner gebruik kan maken van een fietsparkeerplaats. Ook het gebruik van fietsenbergingen en de financieringsmechanismen bij deze woonvorm verantwoorden de iets lagere norm. Om in lijn te zijn met de Vlaamse leidraad hierover, voegden we in overleg met Wonen in Vlaanderen toe dat een ontwerper van bij de start inzicht moet geven in toekomstgerichte uitbreidingsmogelijkheden.
- Nieuw in het ABR en ook een wijziging tov de parkeerrichtlijnen is het voorzien van fietsparkeerplaatsen voor bezoekers in projecten van minstens 25 woningen en in grootschalige studentenhuisvestingsprojecten, en dit a rato van 0,2 per woning/unit. De parkeerrichtlijnen vermeldde 0,1 bezoekersparkeerplaatsen voor beide. Het hogere fietsgebruik en de druk op het openbaar domein verantwoorden deze verhoging. Bij sociale woningbouw moeten bezoekersplaatsen enkel gerealiseerd worden als dat inpasbaar is op nieuw of heraan te leggen openbaar domein omdat de buitenruimte bij die projecten veelal opgenomen wordt in het openbaar domein.
- Artikel 5.5 omvat inrichtingsvoorschriften. Die voor bewoners zijn in lijn met wat vandaag al in het ABR staat, die voor bezoekers zijn nieuw en in lijn met de richtlijnen: te voorzien op eigen terrein, afgescheiden van die voor bewoners en vlot bereikbaar op het maaiveldniveau.
- Artikel 5.6 bepaalt de oppervlaktevereisten die de basis vormen voor de inrichting en vormgeving van de fietsenberging(en). De huidige norm van 1m² per fiets is onvoldoende om veilige en vlot toegankelijke fietsenbergingen te realiseren. De oppervlakenormen zijn richtwaarden in m² die afhankelijk van het toegepaste systeem, de mogelijkheden van dubbel gebruik van circulatie, de indeling enz. kunnen variëren van 2,2m² tot 1,6m² tot 1,5m² per fiets bij heel grote bergingen. Nieuw in het ABR is dat ook verplicht een aandeel moet voorzien worden dat geschikt is voor het stallen van buitenmaatse fietsen. Omdat dat type fiets erg in opmars is, leggen we dit al vanaf 11 fietsparkeerplaatsen op ipv 21 in de richtlijnen. Ook voor sociale woningbouw is dat nodig, daar blijft het vanaf 21 verplicht en a rato van 5% ipv 10%. Voor bezoekersfietsenstallingen volstaat 1m² als voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is.
- Artikel 5.7 omvat afwijkingsmogelijkheden. De afwijkingsmogelijkheid op het aantal fietsparkeerplaatsen is nagenoeg gelijk aan die die vandaag bestaat bij meergezinswoningen. De voorbeelden formuleren we wat anders en we vermelden ook

expliciet erkende assistentiewoningen en gegroepeerd verbouwen van meer dan 5 eengezinswoningen als voorbeeld. We voorzien ook een afwijking op de oppervlakte als men aantoonst dat men een ander systeem dan standaard of hoog-laag gebruikt waardoor de ruimte (nog) efficiënter kan worden benut.

- Hoofdstuk 4 bijlagen en extra informatie

- De huidige verplichtingen uit artikel 4.39 en 4.40 herwerken we en passen we aan: de aanvrager moet aantonen dat hij voldoende fietsparkeerplaatsen voorziet én dat er voldoende ruimte is om alle fietsen comfortabel te stallen. Deze artikels omschrijven wat we hier concreet mee bedoelen.
- Voor sociale woningbouw vragen we om toekomstige uitbreidingsmogelijkheden in beeld te brengen. Sociale woningbouwprojecten moeten niet enkel het ABR en de Vlaamse Codex Wonen respecteren, maar worden in functie van de financiering ook steeds getoetst aan een leidraad die de Vlaamse overheid hanteert. In kader van de opmaak van deze ABR-wijziging motiveren we waarom een iets lagere norm verantwoord is bij Gentse sociale woningbouw. Omdat die grotendeels samenhangt met de vastgestelde gezinssamenstelling vandaag en die naar de toekomst toe kan wijzigen, is vanuit Wonen in Vlaanderen gevraagd om toekomstige uitbreidingsmogelijkheden mee in beeld te brengen. Op die manier voldoet zo'n ontwerp ook aan de leidraad, waarin sprake is van 1 fietsparkeerplaats per bewoner.

Autoparkeren

Hoofdstuk 2 Parkeerplaatsen wordt hoofdstuk 3 Autoparkeerplaatsen.

- We voegen een verwijzing naar de autoparkeerrichtlijnen toe met een duidelijke vermelding dat de parkeerrichtlijnen voor fiets en auto samen te bekijken zijn met de bovenstaande fietsparkeernormen om een samenhangend ontwerp op te maken.
- We passen de definitie voor openbare parkeerplaatsen aan zodat die helder is.
- Artikel 5.2 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40/N430: de vermelding '(R40/N430 niet inbegrepen)' leidt tot verwarring, we stellen voor de 'niet' te schrappen. Zo is duidelijk dat parkings die rechtstreeks op de R40/N430 ontsloten worden en aan de binnenkant van de ring liggen, ook gevat worden door dit artikel. Openbare parkings buiten de ring, niet. Dit vermelden we ook expliciet in de toelichtende kolom.
- We schrappen artikel 5.3 parkeerplaatsen binnen de P-route: we gebruiken de P-route al lang niet meer en bovendien is dit artikel inhoudelijk niet afgestemd op het circulatieplan en de autoparkeerrichtlijnen.

De motivatienota die deel is van dit besluit bevat de inhoudelijke onderbouwing van alle aanpassingen en maakt ook de vergelijking met de parkeerrichtlijnen. Daar waar de omzetting in verordenende voorschriften tegelijk een inhoudelijke wijziging is ten opzichte van de parkeerrichtlijnen, motiveren we dat ook expliciet in die nota. Intussen werden ook de parkeerrichtlijnen zelf op analoge wijze geactualiseerd en werden de ontwerprichtlijnen erin geïntegreerd. Die actualisatie is echter geen deel van het ABR en volgt een apart, parallel traject.

B. Deel 3 Klimaatmaatregelen en bouwkundige ingrepen om milieuhinder te beperken

Aanpassing artikel 3.2 Beperken van verhardingen

De definitie van waterdoorlatende verharding is aangepast in de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening van 2023, die aanpassing voeren we dus ook in de toelichting bij artikel 3.2 door. Daarnaast voegen we in die toelichting ook toe dat verharding in dit artikel slaat op het kunstmatig afdekken van de bodem op maaiveldniveau. Dit artikel slaat dus niet op gebouwen of andere overdekte constructies. De woorden 'strikt noodzakelijk' schrappen we, ze voegen niets wezenlijks toe aan wat ervoor staat en houden een risico in dat alle verhardingen onmogelijk gemaakt worden – zelfs als ze waterdoorlatend zouden zijn - wegens niet strikt noodzakelijk (vb terrassen, tuinpaden, parkeerplaatsen, ...).

Schrappen artikel 3.7 Aanvulling op de gewestelijke hemelwaterverordening

De nieuwe gewestelijke verordening hemelwater houdt belangrijke verstrengingen in. Ook verbouwingen zijn nu gevat, net zoals dat in het Gentse ABR al vele jaren het geval is.

Doordat huidig artikel 3.7 enkele inhoudelijke bepalingen uit de oude gewestelijke verordening overnam, is het niet langer in overeenstemming met de nieuwe hemelwaterverordening en moet het vanaf 2 oktober buiten toepassing gelaten worden.

Omdat de verplichte hemelwaterput nu goed en uitgebreid geregeld is in de gewestelijke verordening van 2023, is deze Gentse aanvulling niet langer nodig en schrappen we dit artikel zonder meer.

Aanpassing artikel 3.8 Groendaken

- Ook dit artikel passen we aan naar aanleiding van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening van 2023. Er is geen samenhang meer met artikel 3.7 nu de verplichtingen rond hemelwaterputten afdoende geregeld zijn in de gewestelijke hemelwaterverordening. Inhoudelijk behouden we de groendakverplichting voor platte daken die niet ingezet worden voor opvang en hergebruik van hemelwater, net als vandaag. We maken daarbij onderscheid tussen woongebouwen en niet-woongebouwen omwille van het grote verschil in hergebruiksmogelijkheden en het onderscheid dat de gewestelijke verordening maakt. Omdat te grote hemelwaterputten zonder voldoende hergebruiksmogelijkheden niet zinvol zijn, behouden we de koppeling van de groendakverplichting aan het aangetoond nuttig gebruik van hemelwater. Op die manier stimuleren we hergebruik én zetten we daken die niet nuttig zijn voor opvang met hergebruik in voor andere klimaatambities zoals het milderen van het hitte-eilandeffect en inzet voor hernieuwbare energie. Ook de toelichting vullen we waar nodig aan als verduidelijking naar aanleiding van de nieuwe bepalingen uit de gewestelijke verordening. Voor de leesbaarheid laten we geschrapte tekst weg uit de toelichting.
- De ondergrens van 40m² is in de nieuwe gewestelijke verordening verlaten en we laten die dus ook vallen in dit artikel. We voegen wel een ondergrens van 6m² toe voor de groendakplicht zodat heel kleine daken niet gevat worden. Deze ondergrens stemt overeen met de minimumoppervlakte groendak om in aanmerking te komen voor een stedelijke subsidie.
- De uitzonderingsbepalingen voor de groendakverplichting zoals opgenomen in de wijziging die de gemeenteraad definitief vaststelde in april 2023, behouden we integraal. We passen enkel hier en daar de tekst aan naar aanleiding van de schrapping van artikel 3.7 en de aanpassing aan de gewestelijke verordening.

Aanpassing artikel 3.12 Bijlagen en extra informatie

- We voegen een verwijzing naar artikel 3.9 (verplichte afvalberging) toe bij de verplichte nota 'geluids- en geurhinder' voor aanvragen van een omgevingsvergunning voor horeca – door een vergetelheid was dit nog niet meegenomen met de goedkeuring van dat artikel zelf.
- We schrappen de verwijzingen naar het hemelwaterformulier en artikel 3.7. en vervangen dit door een groendakformulier bij vergunningsaanvragen met een andere functie dan wonen. Een aanvrager kan het nuttig gebruik motiveren in zijn aanvraag. We zullen een groendakformulier ter beschikking stellen waarvan gebruik kan worden gemaakt. Dat wordt een informatieve bijlage bij het ABR, geen verordenend stuk.

Het bij dit besluit gevoegde ontwerp van aanpassing met betrekking tot Deel 3 van het ABR, bevat per artikel ook wat extra motivatie cursief onder de tabel met links het verordenend voorschrift en rechts de toelichtende kolom. Voor dit deel is er dus geen aparte motivatienota.

Inwerkingtreding - overgangsbepaling

Om ontwerpers toe te laten met deze wijzigingen rekening te houden bij hun ontwerp, wordt een overgangsperiode voorzien voor de aanpassingen aan deel 4 en 5. Voorgesteld wordt bij de inwerkingtreding van dit besluit op te nemen dat de gewijzigde en nieuwe artikels van die onderdelen pas van toepassing zijn op omgevingsvergunningsaanvragen ingediend vanaf 1 augustus 2024. Lopende vergunningsaanvragen worden voor dit aspect dus nog getoetst aan het ABR - versie 2023 zoals definitief vastgesteld door de gemeenteraad in april 2023. De wijzigingen aan deel 3 behoeven geen overgangsbepaling en kunnen dus toegepast worden vanaf de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Na definitieve vaststelling van dit ontwerp, geldt een schorsingstermijn van 45 dagen voor de toezichthoudende hogere overheid (Departement Omgeving en Deputatie), waarna de definitieve vaststelling bekend gemaakt moet worden via publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Naar aanleiding van deze wijziging en omwille van het streven naar heldere en transparante regelgeving, wordt ook een nieuwe gecoördineerde tekst van het Algemeen Bouwreglement gemaakt, inclusief alle wijzigingen en inclusief alle memories van toelichting die (ook voor niet-gewijzigde artikels) in het verleden werden opgebouwd. Deze gecoördineerde tekst is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20240222_DO_aanpassing deel 3 ABR ifv nieuwe GSV_definitief.pdf (deel van de beslissing)
- 20240222_DO_ABR fietsparkeernormen_definitief.pdf (deel van de beslissing)
- 20240222_DO_Motivatie wijz ABR fietsparkeren_definitief.pdf (deel van de beslissing)
- 20240222_ABR - bundeling en voorstel behandeling adviezen en bezwaren.pdf (deel van de beslissing)
- B1_bezwaar OO ABR fietsparkeren.pdf
- 20231130_screening ABR fietsparkeren_SCRSV23023.pdf
- 20231130_screening ABR nieuwe GSV_SCRSV23024.pdf
- SCRSV23023 beslissing - voor SV.pdf
- SCRSV23024 beslissing - voor SV.pdf

- advies_Dept Omgeving mbt screenings ABR.pdf
- Besluit 2023_DEP_06617 van 14 december 2023.pdf
- Besluit 2023_DEP_06618 van 14 december 2023.pdf
- ABR versie 2024 - gecoördineerd.pdf

Niet-digitale bijlage(n):

Huidig ABR, zoals laatst goedgekeurd op de gemeenteraad van 24 april 2023. Dit is de meest recente versie van het Algemeen Bouwreglement die van toepassing is sinds 1 oktober 2023.

Zie reglementenpagina op de website van de stad Gent:

<https://stad.gent/nl/reglementen/algemeen-bouwreglement>

Beslissing

Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:

Artikel 1:

Keurt goed de behandeling van de adviezen en het bezwaar over de ontwerpwijziging van het Algemeen Bouwreglement, thema Mobiliteit - fietsparkeren + aanpassing aan gewestelijke hemelwaterverordening, zoals gevoegd in bijlage.

Artikel 2:

Stelt volgende wijzigingen en aanvulling van het Algemeen Bouwreglement - stedenbouwkundige verordening van de stad Gent - definitief vast:

- voor de thema's Mobiliteit - fietsparkeren, zoals beschreven in de bij dit besluit gevoegde bijlagen 'ABR Fietsparkeernormen_definitief' en 'Motivatie wijz ABR Fietsparkeren_definitief'
- voor de aanpassing aan de gewestelijke hemelwaterverordening, zoals beschreven in de bij dit besluit gevoegde bijlage 'Aanpassing deel 3 ABR ifv nieuwe GSV_definitief'

Artikel 3:

De wijzigingen in deel 3 van het ABR als aanpassing aan de gewestelijke hemelwaterverordening zijn van kracht na publicatie in het Belgisch Staatsblad. De wijzigingen aan deel 4 en 5 vanuit het thema Mobiliteit - fietsparkeren, zijn van toepassing op omgevingsvergunningsaanvragen ingediend vanaf 1 augustus 2024.

2024_CBS_01824 - Stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent: Algemeen
Bouwreglement - ontwerp van wijziging / aanvulling - Thema Mobiliteit - fietsparkeren +
aanpassing aan gewestelijke hemelwaterverordening

Wijzigingen naar aanleiding van de komst van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening

- > Vastgesteld door de gemeenteraad op xxx
- > Bekendgemaakt op de website van de Stad Gent op xxx
- > Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op xxx

Toepassingsgebied

Alle artikels zijn van toepassing op het hele grondgebied van Gent, behalve de artikels waar het toepassingsgebied expliciet geografisch beperkt is.

Leeswijzer

De stad Gent kiest er voor om het Algemeen Bouwreglement op een transparante en duidelijke manier uit te leggen. Daarom bevat de verordening naast de verordenende bepalingen ook toelichtingen bij de voorschriften. Deze toelichting kan in de vorm van tekst zijn, maar waar nodig verduidelijken ook tekeningen de voorschriften.

Deze versie is een ontwerpversie, waarvoor een openbaar onderzoek georganiseerd wordt en waarover adviezen worden ingewonnen.

De wijzigingen aan artikels uit de gecoördineerde versie 2023, zoals vastgesteld door de gemeenteraad in april, staan in het groen aangeduid.

De te schrappen tekst naar aanleiding van de komst van de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening is rood doorstreept.

Bijkomende motivatie over de wijzigingen die nuttig is in functie van de besluitvorming, maar geen toelichting is bij de gewijzigde voorschriften zelf, is cursief weergegeven.

Inhoud

Toepassingsgebied	1
Leeswijzer	1
Deel 3 Klimaatmaatregelen en bouwkundige ingrepen om milieuhinder te beperken	3
Hoofdstuk 1 Definities	3
Artikel 3.1 Definities	3
Hoofdstuk 2 Voorschriften met betrekking tot afvalwater en hemelwater	4
Artikel 3.2 Beperken van verhardingen	4
Artikel 3.3 Beschermen van waterlopen van derde categorie, niet-geklasseerde waterlopen en grachten	5
Artikel 3.4 Gescheiden afvoerstelsels voor afval- en hemelwater	6
Artikel 3.5 Aantal, afmetingen, ligging en diepte van afvoerbuizen die uitmonden in de openbare rioolstelsels	7
Artikel 3.6 Afvalwater – septische put – individuele behandelingsinstallatie voor huishoudelijk afvalwater (IBA)	8
Artikel 3.7 Aanvulling op de gewestelijke hemelwaterverordening [...]	10
Artikel 3.8 Groendak	10
Hoofdstuk 3 Voorschriften om milieuhinder te beperken	15
Artikel 3.9 Afvalruimte bij horecazaken	15
Artikel 3.10 Afvoerkanalen voedselbereidingen	16
Artikel 3.11 Afvoerkanalen verbrandingsgassen	16
Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag	17
Artikel 3.12 Bijlagen en extra motivatie	17
Artikel 3.13 Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing	19

Deel 3 Klimaatmaatregelen en bouwkundige ingrepen om milieuhinder te beperken

Hoofdstuk 1 Definities

Artikel 3.1 Definities

Definitie	Toelichting
<p>horeca: restaurants, cafés en andere handelszaken waar ter plaatse voedingswaren of dranken kunnen worden genuttigd, logiesverstreckende bedrijven die over minimaal 4 kamers of accommodaties voor meer dan 9 personen beschikken.</p>	<p>Sinds de wijziging van het BVR tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen (goedgekeurd op 30 oktober 2015 en van kracht sinds 19 november 2015) is het begrip horeca niet langer te vatten binnen één functiecategorie. De vroegere functiecategorie 'handel, horeca, kantoorfunctie en diensten' werd immers opgesplitst. De invulling van het begrip horeca zoals opgenomen in dit bouwreglement vat sindsdien dus twee functiecategorieën: 'verblijfsrecreatie' en 'dancing, restaurant en café'. Bepaalde functiewijzigingen die voorheen enkel omwille van het ABR vergunningsplichtig waren, zijn dat nu ook op Vlaams niveau.</p>
<p>verwarmingstoestellen: elk technisch toestel waarin brandstoffen worden verbrand teneinde de aldus opgewekte warmte te gebruiken.</p>	
<p>verwarmingstoestel type C: een toestel waarvan de verbrandingskring (luchtoevoer, verbrandingskamer, warmtewisselaar en afvoer van de verbrandingsproducten) gesloten is ten opzichte van de opstellingsruimte.</p>	
<p>privaat afvoerstelsel van hemelwater: het geheel van afvoerleidingen, hemelwaterput, infiltratie- en</p>	

buffervoorzieningen dat instaat voor de opvang, buffering, infiltratie en (vertraagde) afvoer van het hemelwater.

zoneringsplan: plan opgemaakt door de Vlaamse Milieumaatschappij dat de ligging van de vier zuiveringszones inzake de zuivering van afvalwater weergeeft; in artikel 3.6 is sprake van het individueel te optimaliseren buitengebied (rode zone) waar het afvalwater individueel moet worden gezuiverd door middel van een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA)

Hoofdstuk 2 Voorschriften met betrekking tot afvalwater en hemelwater

Artikel 3.2 Beperken van verhardingen

Voorschrift	Toelichting
<p>Het verharden van oppervlaktes moet tot een minimum beperkt worden.</p> <p>De strikt noodzakelijke verhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden.</p>	<p>Om de problematiek van wateroverlast en verdroging, alsook hitte, verder te voorkomen is het nodig dat de toename aan verharding sterk beperkt wordt. Met verharding bedoelen we hier het kunstmatig afdekken van de bodem op maaiveldniveau zonder noemenswaardig volume. Voorbeelden daarvan zijn opritten, terrassen, tuinpaden, parkeerplaatsen, ... Hoewel zij ook een verzegeling van de bodem met zich meebrengen, doet dit artikel geen uitspraak over zwembaden, zwembijvers, net zomin als over gebouwen en andere overdekte constructies.</p> <p>Waterdoorlatende verharding is volgens de gewestelijke hemelwaterverordening een verharding die is uitgevoerd met waterdoorlatende materialen, in voorkomend geval geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag.</p>

Bijkomende motivatie:

- *We passen de toelichting aan aan de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater (GSV), waarin onder meer een nieuwe definitie opgenomen is voor waterdoorlatende verharding.*
- *Omdat er soms discussie is over wat verharding is, verduidelijken we in de toelichting dat in dit artikel enkel verharding op maaiveldniveau bedoeld wordt, niet elke kunstmatige afdekking van de bodem. Volumies zoals zwembaden, zwembijvers maar ook overdekte constructies zoals carports, bijgebouwen, enz. worden hier niet onder gevat. Dit betekent niet dat aan dergelijke constructies géén beperkingen kunnen worden gesteld, enkel dat dat niet onder de noemer 'verharding' kan.*
- *Een recent arrest van de RvVB (2122-RvVB-0685-A) maakt duidelijk dat dit artikel op een strengere manier gelezen kan worden (en wordt) dan bedoeld was bij de opmaak ervan. Het was bij opmaak in eerste instantie een sensibiliserend voorschrift dat tegelijk ook toeliet om overmatige verhardingen tegen te gaan en sanctionerend op te treden. De huidige lezing en toepassing geeft het echter een engere invulling en om die reden laten we de woorden 'strikt noodzakelijke' weg. Die woorden zijn destijds overgenomen uit een passage van het vrijstellingsbesluit (mbt de strikt noodzakelijke toegangen tot en opritten naar een gebouw) en worden nu op zichzelf geïnterpreteerd. Een te enge lezing houdt in se een absoluut verhardingsverbod in, wat niet de finaliteit is van deze bepaling. De beperking tot een minimum (eerste lid van het artikel) in combinatie met de verplichting om zoveel mogelijk waterdoorlatend te verharden (tweede lid van het artikel), volstaat voor de oorspronkelijke en nog steeds actuele doelstelling van dit artikel, namelijk de problematiek van wateroverlast en verdroging verder te voorkomen.*

Artikel 3.3 Beschermen van waterlopen van derde categorie, niet-geklasseerde waterlopen en grachten

Voorschrift	Toelichting
<p>Dit artikel is van toepassing op de waterlopen van derde categorie, niet-geklasseerde waterlopen en grachten.</p> <p>Het is verboden om</p> <ul style="list-style-type: none"> > waterlopen of grachten geheel of gedeeltelijk te dempen. Indien een waterloop of gracht moet verlegd worden, is het dempen van het te verleggen gedeelte toegestaan; > waterlopen of grachten te beschoeien met materialen die de infiltratie van water naar de bodem kunnen tegenwerken; > het stromingsprofiel van de waterloop of de gracht te wijzigen. 	<p>Het instandhouden en herwaarderen van grachten en waterlopen past binnen het integraal waterbeleid. Dit heeft niet alleen zijn impact op het beheersen van wateroverlast, maar evengoed op de waterkwaliteit, tegengaan van verdroging, natuur in en rond waterlopen,... Dit geldt niet alleen voor baangrachten, maar evenzeer voor de overige door de stad of privaat beheerde waterlopen.</p>

Overwelvingen of inbuizingen van grachten en waterlopen zijn verboden, tenzij dit voor de aanleg van een openbare weg noodzakelijk is, of tenzij dit de enig mogelijke toegang tot een kadastraal perceel betreft. Per kadastraal perceel wordt slechts één overwelving of inbuizing met een maximumbreedte van 5 meter toegestaan. Op gemotiveerd verzoek van de bouwheer kan de vergunningverlenende overheid afwijken van dit artikel. Het is verboden om afvalwater- of hemelwaterleidingen aan te sluiten op de overwelving of de inbuizing.

Vanuit de bezorgdheid om grachten open te houden wordt de overwelving in lengte beperkt. Enerzijds volstaat een overwelving van een viertal meter (inclusief kopmuren) in de meeste gevallen om de toegankelijkheid van een perceel te verzekeren, anderzijds wordt deze lengte voldoende ruim gehouden en dus op maximaal 5 meter gebracht om het aanpassen van de lengte en kopmuren te vermijden bij eventueel wijzigend gebruik. Evenwel kan in functie van het gebruik (bv. grote parkings), bedrijfsvoering en specifieke bedrijfsvoertuigen (bv. landbouwbedrijven, transport), te beperkte openbare ruimte (bv. smalle rooilijnbreedtes),... het noodzakelijk of wenselijk (bv. vanuit mobiliteitsaspecten) zijn om meerdere of bredere overwelvingen te voorzien.

Een vraag tot afwijking is door de bouwheer te motiveren. De toegestane lengte wordt bepaald door middel van simulaties door de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen met de lokaal van toepassing zijnde parameters voor de rijbewegingen.

Artikel 3.4 Gescheiden afvoerstelsels voor afval- en hemelwater

Voorschrift	Toelichting
	Dit artikel verplicht de plaatsing van een gescheiden afvoerstelsel van afval- en hemelwater, en regelt de wijze waarop deze stelsels moeten afvoeren naar het openbaar domein.
<p>§1 Verplichting tot aanleg van een gescheiden afvoerstelsel</p> <p>Bij nieuwbouw, al dan niet na slopen, en bij verbouwingen waarbij het afvoerstelsel van afval- en hemelwater kan aangepast worden, is de bouwheer verplicht een privaat gescheiden afvoerstelsel voor afvalwater en hemelwater te voorzien.</p>	<p>Bij geplande werken gaan we na of een aanpassing naar een gescheiden afvoerstelsel mogelijk is onder redelijke en aanvaardbare omstandigheden. We houden daarbij rekening met:</p> <ul style="list-style-type: none"> > de aard en omvang van de werken > de ligging van bestaande en nieuwe leidingen > de situering van bestaand en nieuw sanitair > de typologie en indeling van de bestaande en nieuwe gebouwen > het vermijden van toekomstige aanpassingen voor scheiding/afkoppeling binnen de vernieuwde delen
<p>§2 Lozingspunt op het openbaar domein van het afvoerstelsel voor afvalwater</p>	

Het privaat afvoerstelsel voor afvalwater moet rechtstreeks - via het eigen perceel - uitmonden in het openbare rioolstelsel, indien het perceel grenst aan het openbaar domein waarin een openbare riool aanwezig is.

§3 Lozingspunt van het afvoerstelsel voor hemelwater

Het privaat afvoerstelsel voor hemelwater moet - in de mate dat het hemelwater niet wordt geïnfiltreerd op het eigen perceel - uitmonden in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater, of indien dit niet mogelijk is, in de gescheiden openbare riool voor de afvoer van hemelwater, en indien ook dit niet mogelijk is, in de (nog niet gescheiden) openbare riool.

Het gebruik van een waterspuwer is verboden indien het afgevoerde water rechtstreeks op de openbare weg geloosd wordt. Een uitzondering is mogelijk als het gaat om een noodoverloop.

Een waterspuwer zorgt voor hinder op het voetpad. Er kunnen bijvoorbeeld ijzelproblemen ontstaan. Enkel noodoverlopen zijn toegestaan.

Artikel 3.5 Aantal, afmetingen, ligging en diepte van afvoerbuizen die uitmonden in de openbare rioolstelsels

Voorschrift	Toelichting
	Deze bepalingen zijn afgestemd op het rioolaansluitingsreglement van Farys, beheerder van de openbare riolering in Gent.
Per onroerend goed wordt voorzien in maximum één huisaansluiting voor de afvoer van afvalwater en in maximum één huisaansluiting voor de afvoer van (niet verontreinigd) hemelwater.	Met het begrip 'onroerend goed' wordt in dit artikel bedoeld een aansluitend en samenhangend geheel van bouwwerken of gebouwen, en dit ongeacht de perceelsconfiguratie.

De huisaansluitingen worden uitgevoerd met buizen van een diameter van 150 millimeter (voor gres buizen) of 160 millimeter (voor kunststofbuizen).

Indien er op het openbaar domein geen wachtbuizen of –putjes aanwezig zijn, dient de bouwheer het dieptepeil en de ligging van het private rioolstelsel ter hoogte van de grens met het openbaar domein aan te vragen bij de rioolbeheerder.

Indien er op het openbaar domein wachtbuizen of –putjes aanwezig zijn, moeten de private afvoerbuizen ter hoogte van de grens met het openbaar domein zo dicht mogelijk bij deze wachtbuizen of –putjes toekomen.

Indien er bestaande aansluitingen zijn, dan moeten deze hergebruikt worden.

In de mate dat de afvoer voor hemelwater en afvalwater via de openbare rioolstelsels loopt, moeten de private afvoerbuizen voor hemelwater en/of afvalwater ter hoogte van de grens met het openbaar domein, onmiddellijk naast elkaar gelegen, op het openbaar domein toekomen. Ter hoogte van de grens met het openbaar domein moet de tussenafstand tussen beide buizen minimaal 40 centimeter en maximaal 60 centimeter bedragen.

De vergunningverlenende overheid kan afwijken van de bepalingen van dit artikel.

De ligging, diepte en diameter van het hoofdriool kunnen altijd opgegeven worden door de rioolbeheerder Farys. Voor het aansluitingspeil van de huisaansluiting is rekening te houden met het hoogtereverlies te wijten aan hulpstukken (moffen, bochten) en met het feit dat een rioleringsaansluiting op de bovenzijde van de riolering uitgevoerd wordt. De aanwezigheid van ondergrondse constructies, nutsleidingen, ... maken het soms noodzakelijk de huisaansluiting op andere peilen (veelal nog hoger) te voorzien. Om zekerheid te hebben over het effectief mogelijke aansluitingsniveau wordt de huisaansluiting aangevraagd en uitgevoerd vóór de aanleg van het private net. Enkel op die wijze kunnen aanpassingen aan reeds uitgevoerde delen van het private stelsel vermeden worden. De ligging, diepte en diameter van (bestaande) huisaansluitingen is niet altijd gekend door de rioolbeheerder Farys, indien ongekend wordt eveneens de huisaansluiting aangevraagd en uitgevoerd vóór de aanleg van het private net.

Deze afwijkingsbepaling wordt ingeschreven om bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen indien nodig bijkomende voorwaarden te kunnen opleggen, of uitsluitel te geven mochten bovenstaande bepalingen onderling tegenstrijdig blijken te zijn op een bepaalde site.

Artikel 3.6 Afvalwater – septische put – individuele behandelingsinstallatie voor huishoudelijk afvalwater (IBA)

Voorschrift

Toelichting

De plaatsing van een septische put (voor lozing van faecaal afvalwater) is verplicht bij nieuwbouw, al dan niet na slopen, en bij verbouwingen waarbij het afvoerstelsel van afval- en hemelwater kan aangepast worden.

Op gemotiveerd verzoek kan de vergunningverlenende overheid de bouwheer vrijstellen van deze verplichting indien de plaatsing technisch niet mogelijk of te moeilijk is. De wanden van een septische put mogen niet dienen tot het grondvesten van gebouwen.

In afwijking van het eerste lid is de plaatsing van een individuele behandelingsinstallatie voor huishoudelijk afvalwater (IBA) i.p.v. een septische put verplicht, indien het gebouw ligt in een 'individueel te optimaliseren buitengebied' volgens het zoneringsplan of in een gebied

De plaatsing van een septische put wordt vanuit rioleringstechnisch oogpunt gevraagd. Door het systematisch scheiden en afkoppelen alsook systematischer gebruik van regenwaterputten wordt het zelfreinigend vermogen van de bestaande stelsels ontoereikend met gevaar op aanslibbing en verminderde capaciteit. Ook nieuwe stelsels met voldoende helling waarin het zelfreinigend vermogen verzekerd is wateren overwegend af in stelsels met onvoldoende zelfreinigend vermogen. Dit geeft risico's naar wateroverlast en brengt ruimingskosten met zich mee.

Een septische put wordt opgelegd als de bestaande stelsels en ruimtes dit toelaten, en/of de aard van de (ver)bouwwerken dit toelaten. De indeling en configuratie van de woning, inclusief de lokalisatie van oude/nieuwe leidingen en oud/nieuw sanitair spelen een rol bij de evaluatie. Zie ook de toelichting bij artikel 3.4§1.

Een vrijstelling van deze verplichting is mogelijk als de plaatsing technisch niet mogelijk of te moeilijk is. Kunnen in aanmerking komen voor het verlenen van dergelijke vrijstelling:

- > (nagenoeg) volledig bebouwde percelen waarbij geen plaatsing van een septische put ondergronds of in kelderruimtes met een toezichtsluik buiten bewoonde ruimtes mogelijk is
- > gevallen met een perceelsbreedte van minder dan vier meter, in het bijzonder indien de locatie van de septische put op korte afstand van bebouwing (uitgezonderd tuinmuren tot 2m80 hoog) zou komen. Het kan daarbij gaan om bebouwing op aanpalende percelen

Plaatsing wordt, zonder bijzondere technische motivering, technisch mogelijk geacht in gevallen met een buitenruimte en een perceelsbreedte vanaf 4 meter. Een vraag tot afwijking is door de bouwheer te motiveren. De onmogelijkheid om gravitair aan te sluiten is geen voldoende reden om afwijking te bekomen, woningen die te ver of te laag gelegen zijn, te lage aansluitingen hebben ten opzichte van het niveau van de riolering/huisaansluiting, dienen door middel van oppompen aan te sluiten (bepaling die altijd van toepassing is). Het niet voorzien hebben van werken aan leidingen op zich is evenmin een voldoende reden als de aard en omvang van de werken mogelijkheden geven.

Een individuele behandelingsinstallatie voor huishoudelijk afvalwater (IBA) is in bepaalde gebieden verplicht. Dit zoneringsplan is eenvoudig raadpleegbaar voor de burger op het geoloket van de VMM <https://www.vmm.be/data/zoning-en-uitvoeringsplan>.

dat niet opgenomen is in één van de op het zoneringsplan aangeduide zuiveringszones.

De vergunningverlenende overheid kan afwijken van de bepalingen van dit artikel.

In gebieden die nog niet zijn opgenomen in één van de op het zoneringsplan aangeduide zones worden door de stad Gent en Farys systematisch waterhuishoudingsstudies opgemaakt die een uitspraak zullen doen of er collectief dan wel individueel moet gezuiverd worden. Deze studies zullen als insteek dienen voor de zesjaarlijkse herziening van de zoneringsplannen. Over de meest actuele stand van zaken in de niet-ingekleurde gebieden kan navraag gedaan worden bij Farys of de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de stad Gent. Die actuele situatie kan een afwijking van deze bepalingen verantwoorden.

Artikel 3.7 **Aanvulling op de gewestelijke hemelwaterverordening [...]**

Bijkomende motivatie schrapping:

- De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater (GSV) is intussen gewijzigd. Die wijziging houdt een belangrijke verstrenging in ten opzichte van de vorige versie. Ze is nu ook van toepassing op verbouwingen, de ondergrens van 40m² is verlaten, het minimale volume van een hemelwaterput wordt afgestemd op de aangesloten dakoppervlakte enz. Die belangrijke verstrengingen maken artikel 3.7 overbodig. De in dat artikel vervatte doelstellingen worden immers ook gerealiseerd met de aangepaste GSV van 2023.

Artikel 3.8 **Groendak**

Voorschrift	Toelichting
<p>Bij nieuwbouw, herbouw en bij verbouwing (al dan niet met uitbreiding) moet elke nieuwe dakoppervlakte groter dan 6m² met een hellingsgraad tot 15 graden aangelegd worden als een groendak. Dit groendak is een dak dat zo gebouwd is dat het begroeid kan worden met planten en waar er onder die planten moet een buffervolume voorzien is hebben van minimaal 35 liter per m².</p>	<p>Met nieuwe dakoppervlakte bedoelen we de daken op een nieuwe of herbouwde constructie, of op de uitbreiding bij een verbouwing. Het gaat niet om de heraanleg van een dak op een bestaande constructie. Voor heel kleine daken is het niet verplicht om een groendak te plaatsen door een minimumoppervlakte van 6m² op te nemen.</p> <p>Een groendak is in de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 als volgt gedefinieerd: een dak waar het water wordt opgeslagen onder of in de afwerkingslaag en waarbij de afwerkingslaag uit een vegetatielaag bestaat. Deze definitie bevat geen minimaal buffervolume. Een buffervolume van 35 liter per m² is een – voor de Stad Gent – aanvaardbare extra daklast, is voldoende voor de positieve effecten van groendaken op de afvoer van hemelwater en op het hitte-eilandeffect, en voor de effectieve begroeiing met planten. Wil men zo'n groendak ook in rekening kunnen brengen bij het bepalen van de minimale afmetingen van de infiltratievoorziening in uitvoering van de</p>

Deze verplichting geldt niet voor dakoppervlaktes van woongebouwen die aangesloten zijn op een hemelwaterput.

~~Deze verplichting geldt niet voor eengezinswoningen met een dakoppervlakte tot en met 100 m² die aangesloten zijn op een hemelwaterput met hergebruik van hemelwater. Eengezinswoningen met een totale dakoppervlakte groter dan 100 m² en alle andere gebouwen zijn vrijgesteld van de verplichting tot plaatsing van een groendak, voor het gedeelte van de totale dakoppervlakte waarvoor het nuttig gebruik is aangetoond in de aanstiplijst hemelwater. Het nuttig gebruik wordt eerst toegekend aan de schuine daken en bij een verbouwing ook de bestaande platte daken van een gebouw en pas nadien aan de nieuwe daken met een hellingsgraad tot 15 graden.~~

Voor gebouwen en constructies andere dan woongebouwen geldt de verplichting tot plaatsing van een groendak slechts in verhouding tot de mogelijkheden van hergebruik van hemelwater. Dakgedeelten waarvoor aangetoond wordt dat ze instaan voor opvang en nuttig hergebruik van het hemelwater, zijn vrijgesteld van de verplichting tot aanleg van een groendak.

De oppervlakte die kan instaan voor opvang en nuttig hergebruik van hemelwater wordt eerst toegewezen aan andere daken die verplicht aangesloten worden op de hemelwaterput vanuit de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023. Het resterende deel kan toegekend worden aan de nieuwe platte daken.

gewestelijke hemelwaterverordening van 2023, dan is een buffercapaciteit van 50 liter per m² nodig.

De gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 verplicht een of meerdere hemelwaterputten bij woongebouwen. Het minimale volume van de put is daarbij afgestemd op de horizontale dakoppervlakte. Er moeten aanvoerleidingen aangelegd worden naar elk toilet, de plaats waar de wasmachine gepland is en naar de tuin indien aanwezig. Voor de dakoppervlakte van woongebouwen die aangesloten is op een hemelwaterput met hergebruik, kunnen we ervan uitgaan dat deze oppervlakte instaat voor opvang en nuttig hergebruik van hemelwater en is geen groendak nodig. Is er geen aansluiting op een hemelwaterput, bijvoorbeeld omdat de plaatsing daarvan technisch niet mogelijk of te moeilijk is, dan geldt de groendakplicht.

In tegenstelling tot bij bedrijven waarbij het energieverbruik overdag aanzienlijk hoger ligt, is de dakoppervlakte die ingenomen wordt door energieopwekkende systemen, zoals zonnepanelen of -collectoren, bij woningen niet vrijgesteld.

Die systemen zijn mogelijk te combineren met een groendak, alsook met die daken die aangesloten zijn op een hemelwaterput. Zonnepanelen en groendaken kunnen elkaar positief beïnvloeden.

Voor constructies en gebouwen andere dan woongebouwen geldt volgens de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 de verplichting om één of meerdere hemelwaterputten te voorzien, afgestemd op de horizontale dakoppervlakte, ook, tenzij de aanvrager aantoont dat er geen gebruiksmogelijkheden voor het opvangen hemelwater zijn. Als aangetoond wordt dat de gebruiksmogelijkheden niet in verhouding zijn tot het vastgelegde volume volgens de dakoppervlakte, is het plaatsen van een kleinere put toegestaan. In dit geval staat niet alle dakoppervlakte in functie van opvang en nuttig hergebruik van hemelwater.

Het is volgens de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 ook mogelijk om het vastgelegde volume volgens de dakoppervlakte effectief te plaatsen, ook als er minder gebruik van het hemelwater is. Ook in dit geval staat niet alle dakoppervlakte in functie van opvang en nuttig hergebruik van hemelwater.

In zo'n geval wordt de put nauwelijks geledigd en verliest die zijn bufferende werking. Om die reden moet nieuwe platte dakoppervlakte, waarvoor niet aangetoond wordt dat ze instaat voor opvang en

Luifels, veranda's, dakterrassen en dakvlakken in glas of andere doorzichtige materialen, komen niet in aanmerking om aangelegd te worden als groendak ~~en moeten buiten beschouwing gelaten worden bij de toepassing van dit artikel.~~

nuttig hergebruik van hemelwater, aangelegd worden als groendak, met een bufferende werking van minimaal 35 l/m².

De Stad Gent legt daarom op dat voor constructies en gebouwen met nieuwe platte daken en zonder wooneenheden, het nuttig gebruik altijd moet aangetoond worden in de vergunningsaanvraag. Dit kan met het groendakformulier dat de Stad Gent ter beschikking stelt.

Voorbeelden van activiteiten waarbij gebruik van hemelwater mogelijk is bij deze gebouwen, zijn:

- > gebruik voor sanitair, voor schoonmaak, voor kamerplanten en tuin, ...
- > gebruik in bedrijfsactiviteit: carwash, loodsen bij tuinbouwbedrijven, ...

Als het aangetoond gebruik niet in verhouding staat tot het vastgelegde volume van de hemelwaterput(ten) op basis van de in rekening te brengen dakoppervlakte volgens de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023, dan moet de nieuwe platte dakoppervlakte die niet nodig is in functie van hergebruik als een groendak worden aangelegd. Voor de delen van het dakoppervlak die voorzien zijn van een groendak is de aansluiting op een hemelwaterput daarbij niet verplicht volgens de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023. De dakoppervlakte die wel nodig is in functie van hergebruik wordt dus in eerste instantie ingevuld met de nieuwe hellende daken en in geval van een uitbreiding met de in rekening te brengen bestaande dakoppervlakte volgens de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023.

Constructies die logischerwijze niet in aanmerking komen om een groendak op te voorzien zoals veranda's, luifels en dakterrassen vallen buiten de groendakplicht. Ook ramen of doorzichtige dakvlakken zijn vanzelfsprekend vrijgesteld van een groendak.

Via het digitaal groendakformulier dat de Stad Gent ter beschikking stelt kan iedereen berekenen welke nieuwe platte dakoppervlakte kan instaan voor opvang en nuttig hergebruik van hemelwater of moet aangelegd worden als groendak.

Nieuwe dakoppervlakte van louter verticale uitbreidingen is vrijgesteld ~~van de verplichting om een groendak aan te leggen.~~

Verticale uitbreidingen binnen de bestaande footprint van het gebouw (bv. een extra verdieping op een bestaand gebouw, verhoging van een bestaande verdieping...), zijn vrijgesteld van de groendakplicht. De fundering en draagconstructie moeten afgestemd kunnen worden op het groendak.

~~Overdekte constructies tot 40 m² en gebouwen en (delen van) constructies~~ Nieuwe dakoppervlakte waarvan het

Naar analogie met de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 worden dit soort gebouwen en constructies ook vrijgesteld van de groendakverplichting.

hemelwater dat erop valt op natuurlijke wijze op eigen terrein in de bodem infiltreert, is vrijgesteld van de verplichting om een groendak aan te leggen.

Mits het wordt aangetoond in de aanvraag, vervalt de verplichting om een groendak te plaatsen voor bedrijfsgebouwen en -constructies en voor gemeenschapsvoorzieningen, in volgende gevallen:

1° voor die dakoppervlakte die ingenomen wordt door energieopwekkende systemen, zoals zonnepanelen of -collectoren. Dit enkel onder de voorwaarde dat eerst alle andere dakoppervlakte binnen de aanvraag die buiten de toepassing van de groendakverplichting valt, daartoe maximaal wordt benut.

2° voor dakdelen boven transformatoren

3° silo's

4° daken van bedrijfsgebouwen of gemeenschapsvoorzieningen met grote overspanningen en groter dan

Zoals hiervoor bepaald, zijn gebouwen en constructies andere dan woongebouwen slechts vrijgesteld van de verplichting tot plaatsing van een groendak voor het gedeelte van de totale dakoppervlakte waarvoor het nuttig gebruik is aangetoond. Deze paragraaf bepaalt extra uitzonderingen voor bedrijfsgebouwen, -constructies en gemeenschapsvoorzieningen. Daarbij moet de aanvrager in de vergunningsaanvraag aantonen op welke (delen van) daken en dakoppervlaktes hij gebruik wil maken van de uitzonderingen. Dit kan met het groendakformulier dat de Stad ter beschikking stelt.

De mogelijkheden voor hergebruik van hemelwater zijn bij industriebouw vaak beperkt in verhouding tot de dakoppervlakte, waardoor grote oppervlaktes groendak zouden moeten worden voorzien. Tegelijk zijn deze daken vaak geschikt voor de aanleg van energieopwekkende systemen en kan de energievraag overdag hoog zijn, waardoor een eigen duurzame energieopwekking vanuit klimaattoegpunt eveneens wenselijk is.

Daarom krijgen bedrijven een uitzondering op de verplichte aanleg van groendaken, voor die dakdelen die ze optimaal inzetten voor energieopwekking. Wel moeten eerst de andere daken in de aanvraag die geschikt zijn voor energieopwekkende systemen (schuine daken die noord georiënteerd zijn worden buiten beschouwing gelaten) daarvoor ingezet alvorens van deze uitzondering gebruik te kunnen maken. Het is ook wenselijk om het potentieel van andere bestaande daken op het perceel daarvoor ook te benutten.

Op advies van de brandweer is een groendak niet verplicht op transformatorhuisjes of die dakdelen boven de technische ruimte van transformatoren.

De vorm en constructie van silo's en silogebouwen zijn niet geschikt voor groendaken. De windbelasting (druk- en zuigkracht) op grote hoogte maakt het bijvoorbeeld zeer moeilijk een groendak te plaatsen op deze constructies.

Algemeen zijn de stijfheid of doorbuigingen het meest doorslaggevend in het stabiliteitsontwerp bij grote constructies. Ze worden voornamelijk beïnvloed door de overspanning van de constructie en

3.000 m², op voorwaarde dat deze daken ingezet worden voor zonnepanelen of - collectoren

Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid ook voor andere functies en/of om andere redenen dan hierboven vermelde uitzonderingen een afwijking toestaan.

in mindere mate door het gewicht ervan of de belasting die de constructie moet kunnen dragen. Voor bepaalde gebouwen of constructies zijn grote overspanningen echter functioneel noodzakelijk bv. productiehallen en opslagloodsen, of cultuur- of sportruimtes. Door een minimumgrens van 3.000 m² op de oppervlakte vast te leggen worden deze gebouwen met grote overspanningen vrijgesteld van een groendak, op voorwaarde dat de dakoppervlakte minstens gedeeltelijk wordt benut voor PV-panelen. Het bedrijf kan hier kiezen voor een installatie die kosten-baten het meest gunstige is, ook al wordt daarmee niet de volledige dakoppervlakte benut.

Anders dan bij uitzondering 1° is het ook niet nodig om eerst de schuine daken daarvoor in te zetten.

Bij een bedrijfsverzamelgebouw kijken we naar de dakoppervlakte per bedrijfsunit. Als die kleiner is dan 3.000 m² geldt de groendakverplichting op dit dakdeel wel.

Kantoorgebouwen of de dakoppervlakte boven het kantoorgedeelte komen niet in aanmerking voor deze vrijstelling omdat de nood aan grote overspanningen hier niet aanwezig is. Deze daken moeten een groendak krijgen **wanneer ze niet instaan voor opvang en nuttig hergebruik van hemelwater.**

De aanvrager kan een afwijking gemotiveerd aanvragen om een technische of juridische reden, andere dan voornoemde, waardoor het niet mogelijk is om aan de verplichting te voldoen. Dit kan ook voor andere functies dan bedrijfsgebouwen en gemeenschapsvoorzieningen. Ook tijdelijke of prefabconstructies waarbij geen infiltratie mogelijk is, kunnen mits motivatie gebruik maken van deze afwijkingsbepaling.

Louter financiële redenen kunnen niet als motivatie ingebracht worden. Er is immers al een uitzondering voorzien voor de grote daken van bedrijfsgebouwen en gemeenschapsvoorzieningen omwille van de potentiële grote meerprijs op de constructie bij deze projecten.

Deze afwijkingsbepaling is een mogelijkheid en geen recht. De afwijking kan pas toegestaan worden als de vergunningverlenende overheid oordeelt dat de motivering tot afwijking gegrond is.

Bijkomende motivatie wijziging :

- *We passen ook dit artikel aan naar aanleiding van de nieuwe GSV hemelwater van 2023. Er is geen samenhang meer met artikel 3.7 nu de verplichtingen rond hemelwaterputten afdoende geregeld zijn in de GSV. Inhoudelijk behouden we de groendakverplichting voor platte daken die niet ingezet worden voor opvang en hergebruik van hemelwater, net als vandaag. We maken daarbij een onderscheid tussen woongebouwen en niet-woongebouwen omwille van het grote verschil in hergebruiksmogelijkheden en het onderscheid dat de GSV maakt. Omdat te grote hemelwaterputten zonder voldoende hergebruiksmogelijkheden niet*

zinnig zijn, behouden we als Stad de koppeling van de groendakverplichting aan het aangetoond nuttig gebruik van hemelwater. Op die manier stimuleren we hergebruik én zetten we daken die niet nuttig zijn voor opvang met hergebruik in voor andere klimaatambities zoals het milderen van het hitte-eilandeffect en inzet voor hernieuwbare energie. Ook de toelichting vullen we waar nodig aan als verduidelijking naar aanleiding van de nieuwe bepalingen uit de GSV. Voor de leesbaarheid laten we de geschrapte tekst weg uit de toelichting.

- *De ondergrens van 40m² is in de nieuwe GSV verlaten en we laten die dus ook vallen in dit artikel. We voegen wel een ondergrens van 6m² toe voor de groendakplicht zodat heel kleine daken niet gevat worden. Deze ondergrens stemt overeen met de minimumoppervlakte groendak om in aanmerking te komen voor een stedelijke subsidie.*
- *De uitzonderingsbepalingen voor de groendakverplichting zoals opgenomen in de wijziging die de gemeenteraad definitief vaststelde in april 2023, blijven integraal behouden. We passen enkel tekstueel hier en daar de tekst aan nav de schrapping van artikel 3.7 en de aanpassing aan de GSV.*
- *Een aanvrager kan het nuttig gebruik motiveren in zijn aanvraag. Dit kan aan de hand van een groendakformulier dat we ter beschikking stellen. Dat wordt een informatieve bijlage bij het ABR, geen verordenend stuk.*

Hoofdstuk 3 Voorschriften om milieuhinder te beperken

Artikel 3.9 Afvalruimte bij horecazaken

Voorschrift	Toelichting
<p>Elke nieuwe horecafunctie – zowel in nieuwbouw als via een functiewijziging van een (deel van een) bestaand pand – en elke horecazaak die zijn oppervlakte uitbreidt, moet een ruimte hebben voor tijdelijke stockage van bedrijfsafval.</p> <p>Deze ruimte moet minimaal 4 m² groot zijn en voldoende verlucht zijn.</p> <p>Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan afgeweken worden van de minimale oppervlakte.</p>	<p>Door een ruimte voor afvalstockage, al dan niet in de openlucht, te verplichten bij nieuwe horecazaken of horecazaken die uitbreiden in oppervlakte, voorkomen we dat deze zaken hun afval bewaren op het openbaar domein.</p>

Artikel 3.10 Afvoerkanalen voedselbereidingen

Voorschrift	Toelichting
<p>Lucht of dampen afkomstig uit bedrijfs- en horecaruimtes waarin eetwaren bereid worden, moeten afgevoerd worden via aparte daartoe bestemde kanalen, die moeten uitmonden in de openlucht.</p> <p>De uitlaat van de kanalen moet zo geplaatst worden dat de hinder voor de omwonenden maximaal wordt beperkt.</p> <p>Minstens moet de uitlaat zich 1 meter boven de nok van het hellend dak of de dakrand van het plat dak waarop de uitlaat geplaatst wordt, situeren, en in ieder geval 2 meter boven elk terras en de bovenrand van alle deur-, venster- en ventilatieopeningen die zich bevinden binnen een straal van 10 meter, horizontaal gemeten vanaf de uitlaat van het afvoerkanaal.</p> <p>De uittredende lucht moet zoveel mogelijk ongehinderd verticaal worden afgeblazen.</p> <p>Indien het plaatsen van de uitlaat, volgens bovenstaande regelgeving, omwille van technische of (steden)bouwkundige redenen niet mogelijk is, kan de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd verzoek een afwijking toestaan.</p>	<p>Dit artikel beoogt het voorkomen van hinder bij de omwonenden van lucht of dampen die voortkomen uit het bedrijfsmatig bereiden van eetwaren.</p>

Artikel 3.11 Afvoerkanalen verbrandingsgassen

Voorschrift	Toelichting
<p>Verbrandingsgassen van een open haard of verwarmings-toestellen moeten afgevoerd worden via aparte daartoe bestemde kanalen, die moeten uitmonden in de openlucht.</p> <p>De uitlaat van de kanalen moet zo geplaatst worden dat de hinder voor de omwonenden maximaal wordt beperkt.</p> <p>Minstens moet de uitlaat zich 1 meter boven de nok van het hellend dak of de dakrand van het plat dak waarop de uitlaat geplaatst wordt, situeren, en in ieder geval 2 meter boven elk terras en de bovenrand van alle deur-, venster- en ventilatieopeningen die zich bevinden binnen een straal van 4 meter, horizontaal gemeten vanaf de uitlaat van het afvoerkanaal. Indien de uitlaat niet aan bovenstaande reglementering kan voldoen, omwille van technische of (steden)bouwkundige redenen, kan de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd verzoek een afwijking toestaan.</p>	<p>Dit artikel beoogt het voorkomen van hinder bij de omwonenden van verbrandingsgassen afkomstig van een open haard met of zonder inbouwcasette. Deze verwarmingstoestellen hebben immers een afvoer die rook-, roet- of geurhinder kunnen genereren.</p>
<p>Deze bepalingen gelden niet voor gasgestookte verwarmingstoestellen van het type C.</p>	<p>Deze gasgestookte toestellen van het type C behoeven eigenlijk geen afvoerkanaal (schouw) en hoeven dan ook niet aan deze bepalingen te voldoen. Het gaat bijvoorbeeld om gasgestookte condensatieketels en gevelkachels.</p>

Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag

Artikel 3.12 Bijlagen en extra motivatie

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

Onverminderd de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, moet het aanvraagdossier aangevuld worden met de volgende bijkomende documenten of gegevens:

- > een begeleidende nota “geluids- en geurhinder” bij een aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen die een horecazaak tot voorwerp heeft. In de begeleidende nota moet aangegeven worden welke maatregelen de bouwheer voorziet om geluidshinder en reukhinder voor de omwonenden te voorkomen of te beperken. Ook de overeenstemming met artikel 3.9 en 3.10 wordt hierin aangetoond.
- > een aanvraag tot vrijstelling van de verplichtingen inzake de plaatsing van afvoerkanalen (artikel 3.10 en 3.11) indien de bouwheer wenst aan te tonen dat omwille van technische of (steden)bouwkundige redenen de plaatsing volgens de regelgeving niet mogelijk is.
- > een aanvraag tot vrijstelling van de verplichting een septische put te plaatsen (artikel 3.6) indien de bouwheer wenst aan te tonen dat de plaatsing van een septische put technisch onmogelijk is.
- > ~~een aanvraag tot vrijstelling van de verplichting een hemelwaterput te plaatsen (artikel 3.7) indien de bouwheer wenst aan te tonen dat de plaatsing van een hemelwaterput technisch niet mogelijk of te moeilijk is.~~
- > een ~~aanstiplijst hemelwater~~ groendakformulier (artikel 3.8) bij een aanvraag tot nieuwbouw, herbouw of grondige verbouwing van een gebouw, of andere

constructie met een andere functie dan wonen. In dat formulier of een vergelijkbare motiveringsnota wordt aangetoond hoe aan deze bepalingen wordt voldaan en worden eventuele vrijstellings- of afwijkingsaanvragen gemotiveerd.

Bijkomende motivatie wijziging :

- Met de wijziging van het ABR vanuit het thema openbaar domein, namen we met het nieuwe artikel 3.9 ook een verplichte afvalberging voor horecazaken op. Door een vergetelheid werd dit echter niet toegevoegd aan de verplichte inhoud van de nota geluids- en geurhinder. Dat vullen we nu aan. Inhoudelijk wijzigt dit niets aan de verordenende voorschriften.
- Naar aanleiding van de nieuwe GSV hemelwater van 2023 passen we ook dit artikel aan. We vervangen de aanstiplijst hemelwater door een digitaal groendakformulier dat de Stad ter beschikking stelt. Dat groendakformulier is een hulpmiddel voor het berekenen van het 'aangetoond nuttig gebruik' en de manier waarop dat aan bestaande of nieuwe daken wordt toegekend. Op die manier kunnen we bepalen of een groendak verplicht is in toepassing van artikel 3.8. We leggen het gebruik van het groendakformulier niet verordenend vastgelegd. Een vergelijkbare eigen motivatienota waarin de aanvrager de overeenstemming met dit artikel aantoont, is ook goed.

Artikel 3.13 Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing

Voorschrift	Toelichting
<p>De plannen bij het aanvraagdossier moeten aan de volgende minimumvereisten voldoen:</p> <p>> Bij een aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen waarbij een afvoerstelsel van afvalwater of hemelwater moet worden voorzien, moet het rioleringsplan een gedetailleerde weergave bevatten van het gescheiden afvoerstelsel van afvalwater en hemelwater, met aanduiding van het tracé van de afvoerbuizen, de diameter, de hellingsgraad, het gebruikte materiaal, en het aansluitings- of lozingspunt van beide stelsels aan de</p>	

grens met het openbaar domein, alsook van de ligging en de afmetingen van de hemelwaterput, en van de ligging van de individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA). Indien wordt aangesloten op het openbare rioolstelsel moeten de ligging en het hoogtepeil van de afvoerbuizen ter hoogte van de grens met het openbaar domein worden weergegeven.

BIJLAGE 1 — **Voorbeelddocument Aanstiplijst hemelwater**

BIJLAGEN

Bijlage 1: Voorbeelddocument Aanstiplijst hemelwater

Hieronder vindt u een voorbeeld van hoe de eerste pagina van de aanstiplijst hemelwater eruit ziet. Er zijn 2 varianten, één voor terreinen kleiner dan 250 m² en één voor terreinen vanaf 250 m².

Het is raadzaam om dit formulier bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen te voegen waarbij daken of verhardingen zijn gepland. Voor aanvragen voor nieuwbouw al dan niet na slopen, of tot grondige verbouwing van een gebouw of andere constructie, is het een verplicht onderdeel van de dossiersamenstelling.

Met deze aanstiplijst kunt u nagaan of uw aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 5 juli 2013 inzake hemelwater en aan het Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent.

Deze aanstiplijsten kunt u downloaden op de website www.gent.be/bouwreglement

Thematische wijziging in functie van (fiets)parkeren Leeswijzer

- > Vastgesteld door de gemeenteraad op xxx
- > Bekendgemaakt op de website van de Stad Gent op xxx
- > Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op xxx

Toepassingsgebied

Alle artikels zijn van toepassing op het hele grondgebied van Gent, behalve de artikels waar het toepassingsgebied expliciet geografisch beperkt is.

De Stad Gent kiest er voor om het Algemeen Bouwreglement op een transparante en duidelijke manier uit te leggen. Daarom is de verordening thematisch opgedeeld in verschillende delen. Naast de verordenende bepalingen vind je ook toelichtingen bij de voorschriften. Deze toelichting kan in de vorm van tekst zijn, maar waar nodig verduidelijken ook tekeningen de voorschriften.

Deze versie is een ontwerpversie, waarvoor een openbaar onderzoek georganiseerd wordt en waarover adviezen worden ingewonnen.

De wijzigingen aan artikels uit de gecoördineerde versie 2023, zoals vastgesteld door de gemeenteraad in april 2023, staan in het groen aangeduid.

De te schrappen tekst naar aanleiding van deze deelwijziging is rood doorstreept.

*Bijkomende motivatie over de wijzigingen die nuttig is in functie van de besluitvorming, maar geen toelichting is bij de gewijzigde voorschriften zelf, is in een **aparte motivatienota** opgenomen, waarin ook de vergelijking wordt gemaakt met de huidige parkeerrichtlijnen.*

OPGELET

De regelgeving rond ruimtelijke ordening evolueert zeer snel. Het meest recente bouwreglement van de Stad Gent vind je op www.stad.gent/bouwreglement.

Inhoud

Toepassingsgebied	1
Leeswijzer	1
Deel 4 Voorschriften bij het bouwen en verbouwen van woningen en studentenhuisvesting	4
Hoofdstuk 2 Woningen	4
Afdeling 3 Meergezinswoningen	4
Artikel 4.11 Voorwaarden waaraan een meergezinswoning moet voldoen	4
Artikel 4.12 Fietsenberging (Fietsparkeerplaatsen: zie deel 5)	7
Hoofdstuk 3 Grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, opgericht door andere initiatiefnemers dan de erkende onderwijsinstellingen	8
Afdeling 1 Algemene bepalingen voor het project	8
Artikel 4.28 Gemeenschappelijke fietsenberging (fietsparkeerplaatsen: zie deel 5)	8
Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag	10
Artikel 4.39 Bijlagen en extra motivatie	10
Artikel 4.40 Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing	11
Deel 5 Parkeren	14
Hoofdstuk 1 Definities	15
Artikel 5.1 Definities	15
Hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen	15
Afdeling 1 Drempelwaarde	15
Artikel 5.2 Drempelwaarde per type	15
Artikel 5.3 Drempelwaarde bij uitbreidingen	16

Afdeling 2	Fietsparkeernormen voor wonen en studentenhuisvesting	17
Artikel 5.4	Aantal fietsparkeerplaatsen	17
Afdeling 3	Inrichtingsvoorschriften voor fietsparkeerplaatsen	19
Artikel 5.5	Bereikbaarheid en toegankelijkheid fietsenstalling	19
Artikel 5.6	Oppervlaktevereisten	20
Afdeling 4	Afwijkingsmogelijkheden	22
Artikel 5.7	Afwijkingsmogelijkheden	22
Hoofdstuk 3	Autoparkeerplaatsen	23
Artikel 5.8	Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430	23
Artikel 5.3	Parkeerplaatsen binnen de P-route	24
Hoofdstuk 4	Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag	25
Artikel 5.9	Bijlagen en extra motivatie	25
Artikel 5.10	Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing	26

Deel 4 Voorschriften bij het bouwen en verbouwen van woningen en studentenhuisvesting

Hoofdstuk 2 Woningen

Afdeling 3 Meergezinswoningen

Artikel 4.11 Voorwaarden waaraan een meergezinswoning moet voldoen

Voorschrift	Toelichting
<p>Elke meergezinswoning moet bestaan uit een mix van woningen (groottes en / of aantal slaapkamers).</p>	<p>Met dit voorschrift wil Gent vooral een mix realiseren in de meergezinswoningen, zodat een gevarieerd woonaanbod ontstaat voor de verschillende Gentse bevolkingsgroepen. Een mix in elk gebouw, ongeacht de grootte van dat gebouw, blijft nodig en is cruciaal om een mix op wijkniveau te realiseren. Enkel zo kunnen we in Gent levensloopbestendige wijken realiseren.</p> <p>Een mix van woningen bereiken we door enerzijds <u>te streven naar een gemiddelde netto vloeroppervlakte van de woningen van minimum 75m², en anderzijds door een variatie in groottes (oppervlaktes) en types (aantal slaapkamers).</u></p> <p>Een gemiddelde minimum netto vloeroppervlakte van 75m² zorgt ervoor dat de woningen niet te klein zijn uitgevoerd en er een gezond evenwicht ontstaat tussen kleinere en grotere woningen. Uiteraard mag de gemiddelde netto vloeroppervlakte van de woningen ook hoger zijn dan 75m².</p> <p>Wat wel en niet meegerekend wordt in de netto vloeroppervlakte, vindt u terug in de definities.</p> <p>In principe moet het gaan om een mix van 1-, 2-, 3- of meer-slaapkamerappartementen, en dit van verschillende groottes.</p>

Richtlijnen:

- > min. 25% grote (3 en meer-slaapkamerappartementen, met variërende grootte)
- > max. 25% kleine (studio's en 1-slaapkamerappartementen, met variërende grootte)
- > de rest (circa 50%) in 2-slaapkamerappartementen

Deze mix kan ook op projectniveau gerealiseerd worden, voor zover dit bij de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen duidelijk gemotiveerd wordt.

Door een mix te voorzien op gebouwniveau wordt ook een mix in bewonersprofiel en huishoudengrootte verkregen. Niet alleen het aantal slaapkamers, maar ook de netto vloeroppervlakte van de appartementen bepaalt mee de mix.

Bij meergezinswoningen van beperkte schaal (tot 3 appartementen) is het dikwijls moeilijk haalbaar om een mix te voorzien in aantal slaapkamers of groottes. Het kan bijvoorbeeld gaan om een gebouw van drie bouwlagen, waarbij de oppervlakte van elke bouwlaag nagenoeg gelijk is. Een mix in types voorzien in zo'n gebouw betekent dat er dan extra interne circulatie moet voorzien worden, wat een fikse meerprijs betekent in bouwkost, wat niet de bedoeling kan zijn. Als de mix in groottes of aantal slaapkamers hier niet kan gehaald worden, dan primeert de gemiddelde netto vloeroppervlakte van minimum 75m² op de mix in groottes of types.

Alternatieve woonvormen waarbij een deel van het woongebouw collectief wordt voorzien, mogen de oppervlakte van het collectieve deel meetellen voor het berekenen van de gemiddelde netto vloeroppervlakte van de woningen. Met collectieve delen worden effectieve gemeenschappelijke extra ruimtes bedoeld, niet de sowieso noodzakelijke gemeenschappelijke (fiets-, afval- of gewone) bergingen of circulatieruimtes. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een gemeenschappelijke keuken, polyvalente ruimte, woonkamer en dergelijke meer.

Vormen van collectief wonen die kunnen beschouwd worden als gemeenschapsvoorzieningen, bv. beschut wonen, begeleid wonen, ... hebben andere specifieke kenmerken en moeten niet voldoen aan deze mix.

Een afwijking is enkel mogelijk op gemotiveerd verzoek:

- > als het gaat om erkende assistentiewoningen

Beperkte afwijkingen kunnen te motiveren zijn.

- > als het gaat om de verbouwing van een eengezinswoning naar een meergezinswoning, waarbij de aard en de typische karakteristieken van het gebouw de mix onredelijk maakt
- > als het gaat om de verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning die niet voldoet aan deze mix en het aantal woningen niet verhoogd wordt.

Erkende assistentiewoningen hebben een kleinere gemiddelde netto vloeroppervlakte van de woning, omdat zij minder of niet voorzien in drieslaapkamerappartementen. Erkende assistentiewoningen omvatten wel een mix in één- en tweeslaapkamerappartementen.

Het engagement tot erkenning moet duidelijk blijken uit de stukken bij de vergunningsaanvraag zelf. Daarbij gaat het o.a. om het bewijs van een voorafgaandelijke vergunning tot erkenning van het Agentschap Zorg en Gezondheid, de toevoeging van een engagementsverklaring met een zorgpartner, een model van terbeschikkingstelling als de assistentiewoningen zouden verkocht worden (waarbij het voor de koper duidelijk moet zijn dat enkel personen die beantwoorden aan de voorwaarden gesteld in het woonzorgdecreet de groep van erkende assistentiewoningen kunnen bewonen), ...

Een groep van erkende assistentiewoningen biedt een veel grotere garantie tot zorg voor de toekomstige bewoners, terwijl bij niet-erkende assistentiewoningen deze garantie minder sterk aanwezig is. Niet-erkende assistentiewoningen worden als loutere meergezinswoningen beschouwd en kunnen daarom niet afwijken van de mix in meergezinswoningen.

Bij verbouwingen van een eengezinswoning naar een meergezinswoning kan het zijn dat de mix in woningtypes of de gemiddelde netto vloeroppervlakte van 75m² niet kan gehaald worden, omwille van het voorzien van een commerciële functie op het gelijkvloers of omwille van het gewenste behoud van erfgoedwaarde, zoals bij panden op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. In die gevallen kan een afwijking te verantwoorden zijn.

Het is niet evident om bij verbouwingen van rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoningen (die niet aan de mix voldoen) toch te voorzien in de vooropgestelde mix of de gemiddelde netto totale vloeroppervlakte van 75 m². Verbouwingen / uitbreidingen waarbij het aantal woningen niet verhoogt, moeten een verhoogde leefkwaliteit nastreven door de gemiddelde oppervlakte van de woningen zo veel mogelijk op te trekken naar 75 m². Dit kan bijvoorbeeld door woningen samen te voegen of uit te breiden.

Bij de verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning waarbij het aantal woningen wel verhoogt, moet de mix nagestreefd worden. Een toename van het aantal woningen kan dus slechts als daarmee tegelijk ook de gemiddelde netto vloeroppervlakte van de woningen verhoogt.

Dit artikel is niet van toepassing op sociale woningbouw.

De mix binnen sociale **woningbouw** is afhankelijk van de wachtlijsten en de normen binnen de sociale woningbouw.

Artikel 4.12 **Fietsenberging-** (Fietsparkeerplaatsen: zie deel 5)

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

- bij verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning waarbij het aantal woningen niet verhoogd wordt;
- wanneer aangepaste woningen worden voorzien;
- bij verbouwing van een pand waarin zich op het gelijkvloers een andere functie dan wonen bevindt en die functie de realisatie van een fietsenberging volgens bovenstaande normen bemoeilijkt;
- bij verbouwing van gebouwen opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

weliswaar beperkt tot 4 gevallen: bij beperkte verbouwingswerken van bestaande vergunde meergezinswoningen waarbij het aantal woontiteiten niet wordt verhoogd; als aangepaste woontiteiten voorzien worden voor mensen met verminderde mobiliteit; als de verplichting van een fietsenberging wonen boven winkels hypothekeert en tot slot als de fietsenberging de erfgoedwaarde van een inventaris pand in het gedrang brengt. De afwijking kan al dan niet beperkt zijn (kleinere oppervlakte of helemaal geen) en is een gunst, geen recht.

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

Afdeling 1 Algemene bepalingen voor het project

Artikel 4.28 **Gemeenschappelijke fietsenberging** (fietsparkeerplaatsen: zie deel 5)

Voorschrift	Toelichting
<p>Iedere collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten moet beschikken over één of meerdere afzonderlijke gemeenschappelijke bergruimte(s) voor minstens evenveel fietsen als er units zijn.</p> <p>Een gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen moet vanaf de openbare weg goed toegankelijk zijn. Deze bergruimte moet bereikbaar zijn via een gemeenschappelijke circulatieruimte en is overdekt.</p>	<p>Voldoende bergruimte voor fietsen is zeer belangrijk bij studentenhuisvesting. Er moet voor elke unit (studentenkamer, studentenstudio en slaapkamer in een studentenappartement) een fietsstalplaats zijn van 1m².</p> <p>De fietsenberging is eveneens essentieel bij verbouwingen van woongebouwen tot grootschalige collectieve studentenhuisvesting.</p> <p>Naast een oppervlakenorm is het ook essentieel dat de fietsenberging vlot bereikbaar is van op het openbaar domein; dit om te vermijden dat fietsen gemakshalve tegen gevels en/of op voetpaden worden gestockeerd. De berging is bij voorkeur overdekt.</p>

De gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen moet een minimum oppervlakte van 1 m² per unit bezitten. Als geopteerd wordt voor meerdere bergingen, moet de totale oppervlakte aan deze norm voldoen.

Er kan ook voor geopteerd worden om meerdere fietsenbergingen te voorzien die qua totale vloeroppervlakte voldoen aan de oppervlakenorm ipv één grote fietsenberging. Het gebruiksgemak en de bereikbaarheid van op het openbaar domein enerzijds en vanuit de verschillende units anderzijds, moet hier voorop staan. Bij echt grote projecten is het zelfs wenselijk om meerdere fietsenbergingen te voorzien zodat ze voor elke student vlot bereikbaar zijn.

Er wordt bewust voor gekozen om geen parkeervoorzieningen toe te laten voor deze accommodaties. Aangezien deze units bedoeld zijn voor kotstudenten die er hoofdzakelijk tijdens de week verblijven en zich in de stad vooral met de fiets, te voet of het openbaar vervoer (moeten) verplaatsen, wordt autogebruik er niet gestimuleerd. Het voorzien van parkeerplaatsen geeft een fout signaal aan de studenten.

Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag

Artikel 4.39 Bijlagen en extra motivatie

Voorschrift	Toelichting
<p>Onverminderd de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, moet het aanvraagdossier aangevuld worden met de volgende bijkomende documenten of gegevens:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bij de aanvraag van elke meergezinswoning: <ul style="list-style-type: none"> – een lijst met de netto vloeroppervlakte van elke woning, en de gemiddelde netto vloeroppervlakte van alle appartementen van de meergezinswoning. – een berekening van de benodigde grootte van de fietsenberging. > bij een aanvraag tot slopen van een gebouw: een plan van de bestaande toestand van het te slopen gebouw en van de niet bebouwde oppervlakte, met vermelding van al de afmetingen die noodzakelijk zijn om te bepalen of het gebouw een te beschermen eengezinswoning is, zoals omschreven in artikel 4.1 van deze verordening. > bij een aanvraag voor een grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, opgericht 	<p>Dit reglement bevat in deel 5 ook fietsparkeernormen voor wonen en studentenhuisvesting. In dat deel staan ook bepalingen over welke info bij de aanvraag moet gevoegd worden (zie artikel 5.9).</p> <p>Iedere aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor een grootschalige verblijfsaccommodatie voor studenten uitgaande van niet-onderwijsinstellingen moet aangevuld worden met een nota waarin omstandig wordt uiteengezet dat en hoe voldaan wordt aan de voorschriften van deel 4 hoofdstuk 3 van deze verordening.</p>

door een andere initiatiefnemer dan een erkende onderwijsinstelling:

- een motivatienota waarin de conformiteit wordt aangetoond met de bepalingen van deel 4 hoofdstuk 3 van deze verordening. Eventuele afwijkingsverzoeken op die bepalingen, conform de erin voorziene mogelijkheden, worden hier ook opgenomen.
- een beheersovereenkomst met een hoger onderwijsinstelling in functie van beheer, verhuur en onderhoud, cfr. de bepalingen van Afdeling 1, artikel 4.25.
- er wordt een nota toegevoegd met de berekening van de oppervlaktes van de gemeenschappelijke keuken, leefruimte, leefkeuken, ~~en~~ **fietsenberging**.

Vragen tot afwijking op de voorschriften van hoofdstuk 3 kunnen eveneens in die nota geformuleerd en gemotiveerd worden.

De beheersovereenkomst met een hoger onderwijsinstelling is een verplicht document bij de vergunningsaanvraag. Zo wenst de stad voldoende garantie in te bouwen tot kwalitatief beheer.

Artikel 4.40 Extra informatie op de plannen in functie van de toetsing

Voorschrift	Toelichting
<p>De plannen bij het aanvraagdossier moeten aan de volgende minimumvereisten voldoen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bij de aanvraag van een woonproject (eengezinswoning, groep van schakelwoningen, meergezinswoning, kamerwoning) moeten op de plannen volgende afmetingen en oppervlaktes worden aangeduid: <ul style="list-style-type: none"> – De netto vloeroppervlakte van elke woning 	<p>Dit reglement bevat in deel 5 ook fietsparkeernormen voor wonen en studentenhuisvesting. Daarin staan ook bepalingen over welke info toegevoegd moet worden op de plannen van de aanvraag (zie artikel 5.10).</p>

- De netto vloeroppervlakte van elke volgende ruimte: woonkamer, keuken, slaapkamer, berging.
- Indien van toepassing: de hoogtelijnen op 1.8m en 2.2m bij slaapkamers en zolders, én de oppervlakte met een vrije hoogte van 1.8m en 2.2m (bij verbouwing) of 2.5m (bij nieuwbouw).
- ~~Bij de aanvraag van elke meergezinswoning:~~
 - ~~De oppervlakte van de fietsenberging moet op het plan aangeduid zijn.~~
- Bij een aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen waarbij het aantal woontiteiten wijzigt, moeten zowel op het plan dat de bestaande toestand weergeeft als op het plan dat de gewijzigde toestand weergeeft, de woontiteiten en de gemeenschappelijke delen aangeduid worden.
- Bij een aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor het verbouwen van een eengezinswoning tot een meergezinswoning moet de totale vloeroppervlakte van het gebouw en van de buitenruimte zoals omschreven in artikel 1 worden vermeld op het plan van de bestaande toestand. Tevens moeten de bestaande keuken, woonkamer, wc, badkamer en slaapkamer(s) op het plan worden aangeduid.
- Bij een aanvraag voor een grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, opgericht door een andere initiatiefnemer dan een erkende onderwijsinstelling:

- Op de plannen worden volgende oppervlaktes aangeduid:
 - De netto vloeroppervlakte van elke studentenkamer, studentenstudio en slaapkamer in een studentenappartement.
 - De netto vloeroppervlakte van de gemeenschappelijke keuken, leefruimte, leefkeuken ~~en fietsenberging~~.

Deel 5 Parkeren

Het stadsbestuur van Gent wenst de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving te verhogen.

Het parkeerbeleid vertrekt vanuit een parkeeroplossing op het eigen terrein: iedere initiatiefnemer is in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing voor fiets en auto op privaat terrein. De parkeerbehoefte wordt zo weinig mogelijk afgewenteld op het openbaar domein.

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

Het parkeerbeleid voor fietsen beoogt het stimuleren van het fietsgebruik als een van de mogelijke alternatieven voor autogebruik en kiest er daarom voor om minimumnormen voor fietsparkeren vast te leggen.

Auto- en fietsparkeren worden in Gent door twee complementaire instrumenten geregeld: enerzijds vaste normen in het bouwreglement (zie hieronder), anderzijds meer flexibele richtlijnen. Samen sturen zij het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, studenten,...

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

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

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

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

Hieronder volgen de fietsparkeernormen voor woningbouwprojecten en grootschalige studentenhuisvesting.

Hoofdstuk 1 Definities

Artikel 5.1 Definities

Definitie	Toelichting
<p>openbare parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die enkel bestemd zijn voor bepaalde personen of categorieën van personen, maar voor het gebruik van iedereen niet gekoppeld zijn aan een concrete functie en die door iedereen gebruikt mogen worden, al dan niet mits betaling.</p>	<p>Openbare autoparkeerplaatsen kunnen zich zowel in de openlucht als in of onder een gebouw of constructie bevinden.</p> <p>Openbare autoparkeerplaatsen kunnen zowel door de overheid als privaat uitgebaat worden.</p>
<p>fietsenberging: een ruimte met een of meerdere fietsparkeerplaatsen.</p>	
<p>fietsparkeerplaats: een plaats die voorzien is om één fiets te stallen.</p>	
<p>fietsenstalling: het systeem dat gebruikt wordt om een of meerdere fietsen te stallen. Een fietsenstalling kan bestaan uit meerdere fietsparkeerplaatsen.</p>	<p>Voorbeelden van fietsenstallingen zijn: hoog-laag systeem, standaard, dubbellaags, hangstysteem...</p>

Hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen

Afdeling 1 Drempelwaarde

Artikel 5.2 Drempelwaarde per type

Voorschrift	Toelichting

Onderstaande tabel geeft de drempelwaarde weer :

(Woning)type	Drempelwaarde
Meergezinswoningen, kamerwoningen en studentenhuisvesting	/
Eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen	5 woningen

Projecten die kleiner zijn dan de drempelwaarde, moeten niet voldoen aan de fietsparkeernormen.

We hanteren een drempelwaarde om kleine projecten niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod.

Voor meergezinswoningen, kamerwoningen en studentenhuisvesting geldt geen drempelwaarde voor fietsparkeerplaatsen. Bij eengezinswoningen moeten enkel fietsparkeerplaatsen voorzien worden vanaf 5 woningen.

Van zodra een project de drempelwaarde bereikt, worden de fietsparkeernormen berekend op het totale aantal woningen of vierkante meter. Er geldt dus geen vrijstelling voor de eerste 5 woningen.

Artikel 5.3 Drempelwaarde bij uitbreidingen

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

Afdeling 2 Fietsparkeernormen voor wonen en studentenhuisvesting

Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

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

BEWONERS		
Type	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen
Eengezinswoningen, schakelwoningen en appartementen	eerste slaapkamer	2
	per bijkomende slaapkamer	1
Sociale woningbouw	per slaapkamer	1
Studio's, kamerwoningen en studentenhuisvesting	per kamer/unit	1
BEZOEKERS		
Type	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
Wonen	per woning	0,2
Studentenhuisvesting	per kamer/unit	0,2
Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 fietsparkeerplaatsen.		

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

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

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.

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.

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

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

Afdeling 3 Inrichtingsvoorschriften voor fietsparkeerplaatsen

Artikel 5.5 Bereikbaarheid en toegankelijkheid fietsenstalling

Voorschrift	Toelichting
<p><u>§1 Fietsparkeerplaatsen voor bewoners</u></p> <p>De fietsparkeerplaatsen voor bewoners worden ondergebracht in één of meerdere fietsenbergingen.</p> <p>Een fietsenberging voor bewoners is overdekt en afsluitbaar en vlot bereikbaar en goed toegankelijk vanop de openbare weg. De fietsenberging kan individueel of collectief zijn. De totale benodigde oppervlakte kan ook opgedeeld worden in meerdere collectieve fietsenbergingen. Als de fietsenberging niet op maaiveldniveau komt, dan zijn maatregelen nodig die een vlotte en veilige bereikbaarheid voor de fietser garanderen.</p>	<p>Het is essentieel dat de fietsenberging vlot bereikbaar is vanop het openbaar domein, dit om te vermijden dat fietsen gemakshalve tegen gevels en/ of op voetpaden worden gestald.</p> <p>Fietsenbergingen kunnen per project gegroepeerd worden in plaats van per gebouw, op voorwaarde dat de afstand tussen de woningen en de bijhorende fietsenstallingen niet te groot wordt, en dat ze vlot bereikbaar en goed toegankelijk is. Er kan ook voor geopteerd worden om meerdere fietsenbergingen te voorzien die qua totale vloeroppervlakte voldoen aan de oppervlakenorm ipv één grote fietsenberging. Het gebruiksgemak en de bereikbaarheid vanop het openbaar domein enerzijds en vanuit de verschillende units anderzijds, moet hier voorop staan. Bij echt grote projecten is het zelfs wenselijk om meerdere fietsenbergingen te voorzien zodat ze voor elke bewoner/student vlot bereikbaar zijn. Als de fietsenstalling zich ondergronds bevindt en dus niet op het maaiveldniveau, moet de aanvrager aantonen dat een goede toegankelijkheid is gewaarborgd. Voorbeelden zijn het gebruik van een fietlift, fietstrappen, aangepaste hellingsgraad en gangpaden, ...</p> <p>Zie ook de rubriek 'inrichten fietsparkeerplaatsen' uit de Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto, terug te vinden op de website van de Stad.</p>
<p><u>§2 Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers</u></p>	

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

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

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

Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

Voorschrift	Toelichting
Voor het bepalen van de benodigde ruimte voor fietsenstalling maken we een onderscheid tussen enerzijds wat nodig is voor bewoners en bezoekers, en anderzijds de oppervlakte nodig voor standaardfietsparkeerplaatsen en die voor buitenmaatse fietsen.	Op basis van artikel 5.4 bereken je het te voorziene aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Om te bepalen hoeveel ruimte daarvoor nodig is en hoe die best wordt ingericht, geven we weer hoeveel ruimte nodig is per fiets, rekening houdend met het type stalling, het type fiets, de circulatieruimte en de schaal van het project. Het is aan de aanvrager om aan te tonen dat voldoende ruimte voorzien wordt en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden, zowel voor bewoners als voor bezoekers en zowel standaardfietsen als buitenmaatse.
<p><u>§1 Ruimte voor bewoners – standaardfietsen</u></p> <p>Bij een standaardfietsenstalling is 2,2 m² nodig per fietsparkeerplaats om een fiets comfortabel te stallen, inclusief aanbindmogelijkheid en manoeuvreerruimte.</p> <p>Bij gebruik van een hoog-laagsysteem kan de nodige oppervlakte per fietsparkeerplaats verlaagd worden tot 1,6 m². Dit komt doordat de fietsen dicht bij elkaar kunnen gestald worden, waardoor de totale oppervlakte die nodig is, verkleint.</p>	<p>Een standaard fietsenstalling is een fietsparkeervoorziening waarbij de fietsen op gelijke hoogte naast elkaar gestald worden. Bij een hoog-laag systeem bestaat er een verticaal niveauverschil tussen 2 naast elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen.</p> <p>De oppervlakte die nodig is om fietsen comfortabel te stallen, hangt nauw samen met de vorm van de ruimte en het systeem dat gebruikt wordt om een fiets te stallen. Hierdoor geven we richtinggevend de oppervlaktes mee per fietsparkeerplaats. Algemeen geldt: hoe efficiënter een ruimte ingericht kan worden, hoe minder oppervlakte nodig is om een fiets te stallen.</p>

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

§2 Ruimte voor bewoners – buitenmaatse fietsen

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

Bij sociale woningbouw is dit pas vanaf 21 fietsparkeerplaatsen verplicht en volstaat 5%.

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

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

Voor studentenhuisvesting zijn plaatsen voor buitenmaatse fietsen niet verplicht.

§3 Ruimte voor bezoekers

Voor bezoekersparkeerplaatsen volstaat 1m² per benodigde fietsenstalling voor zover er voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is. Zo niet dan worden

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

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

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

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

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

de oppervlakenormen opgenomen in §1 ook van toepassing op bezoekersparkeerplaatsen.

Afdeling 4 Afwijkingmogelijkheden

Artikel 5.7 Afwijkingmogelijkheden

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

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

De afwijking kan al dan niet beperkt zijn (kleinere oppervlakte of helemaal geen) **en is een gunst, geen recht**. De aanvrager motiveert de vraag tot afwijking.

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

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

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

Hoofdstuk 3 Autoparkeerplaatsen

In dit bouwreglement zijn geen autoparkeernormen voor privaat parkeren opgenomen. Richtlijnen voor (privaat) autoparkeren zijn te raadplegen op de website van de stad Gent (parkeerrichtlijnen voor bouwprojecten).

De Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto zijn samen te bekijken met de bovenstaande fietsparkeernormen om één samenhangend ontwerp op te maken.

Artikel 5.8 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

Voorschrift	Toelichting
<p>Het is verboden openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 niet inbegrepen), tenzij</p> <ul style="list-style-type: none"> > een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en 	<p>Het creëren van openbare autoparkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op het openbaar domein een gelijk aantal autoparkeerplaatsen geschrapt wordt.</p> <p>Dit artikel is ook van toepassing op autoparkings die rechtstreeks uitgeven op de R40/N430 en aan de binnenkant van de ring liggen.</p>

- > de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur.

De R40 / N430 loopt via de volgende straten:

Nieuwevaart/Gasmeterlaan – Desmetbrug - Palinghuizen – Jozef Guislainbrug – Rooigemlaan – Broederlijke-Weversplein - Einde Were – Antonius Triestlaan – Martelaarslaan – Godshuizenlaan – IJzerlaan – Charles de Kerckhovelaan – Citadellaan – Sint-Lievenslaan – Sint-Lievenstunnel – Keizersvest – Keizerviaduct – Vlaamsekaai – Heernislaan – Kasteellaan – Oktrooiplein – Dok-Zuid – Stapelplein – Dok-Noord – Muidelaan – Neuseplein.

~~Artikel 5.3 — Parkeerplaatsen binnen de P-route~~

Voorschrift	Toelichting
<p>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.</p> <p>Het gebied binnen de P-route is het gebied gelegen binnen de volgende straten (deze straten niet inbegrepen): Grauwpoort — Lange Steenstraat — Geldmunt — Rekelingestraat — Burgstraat — Peperstraat — Hoogstraat — Oude Houtlei — Gebroeders Vandeveldestraat — Koophandelsplein — Schouwburgstraat — Kouter — Vogelmarkt — Brabantdam — Kuiperskaai — Franklin Rooseveltlaan — Jules De Bruyckerdreef — Zuidparklaan —</p>	

~~Graaf van Vlaanderenplein — Zuidstationstraat — Sint-Annaplein — Keizer Karelstraat — Sint-Jacobsnieuwstraat — Vlasmarkt — Beverhoutplein — Ottogracht — Sluizeken.~~

Hoofdstuk 4 Bijlagen en info toe te voegen aan een vergunningsaanvraag

Artikel 5.9 Bijlagen en extra motivatie

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

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

Voorschrift	Toelichting
<p>De plannen bij het aanvraagdossier moeten aan de volgende minimumvereisten voldoen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bij de aanvraag van een project (eengezinswoning, groep van schakelwoningen, meergezinswoning, kamerwoning) voor wonen of studentenhuisvesting waarbij de drempelwaarde zoals bepaald in artikel 5.2 en 5.3 overschreden wordt, moeten op de plannen fietsenberging(en), fietsparkeerplaatsen en het type fietsenstalling(en) getekend/vermeld zijn, voor bewoners en voor bezoekers afzonderlijk. <p>Daarbij moeten minstens volgende afmetingen en oppervlaktes worden aangeduid:</p> <ul style="list-style-type: none"> – afmetingen van de fietsparkeerplaatsen, ruimte achter de fiets, gangpaden en toegangen – indien helling/trap: breedtes (goot, trap, helling) en hellingsgraad <ul style="list-style-type: none"> > Bij een aanvraag voor een grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, opgericht door een andere initiatiefnemer dan een erkende onderwijsinstelling: <ul style="list-style-type: none"> – Op de plannen worden volgende oppervlaktes aangeduid: <ul style="list-style-type: none"> • De netto vloeroppervlakte van de [...] fietsenberging. 	<p>Zoals aangegeven in artikel 5.6 toont de aanvrager aan dat voldoende ruimte voorzien is en dat alle fietsen comfortabel gestald kunnen worden. Dat kan door bij de omgevingsvergunningsaanvraag een duidelijke tekening toe te voegen met daarop niet enkel de types stalling en hoeveel er voorzien zijn, maar ook voldoende maten.</p>

Wijzigingen artikels mobiliteit in het Algemeen Bouwreglement (ABR)

Inhoud

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

1. Werking vandaag en wijzigingen

Vandaag werken we met 3 documenten:

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

Op vraag van het kabinet onderzochten we volgende wijzigingen:

- a) de parkeerrichtlijnen opnemen in het ABR

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

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

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

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

Leeswijzer finale versie van deze motivatienota:

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

2. Huidige artikels in ABR

2.1. Fietsparkeren voor wonen en studentenhuysvesting

Afdeling 3 Meergezinswoningen

Artikel 4.12 Fietsenberging

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

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

Afdeling 1 Algemene bepalingen voor het project

Artikel 4.28 Gemeenschappelijke fietsenberging

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

2.2. Autoparkeren

Artikel 5.1 Definities

Definitie

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

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

Artikel 5.2 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

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

3. Nieuw voorstel in het ABR

3.1. Algemene structuur

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

3.2. Inleiding deel 5 Parkeren

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

Nieuw voorstel ABR:

Deel 5 Parkeren

Het parkeerbeleid vertrekt vanuit een parkeeroplossing op het eigen terrein: iedere initiatiefnemer is in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing voor fiets en auto op privaat terrein. De parkeerbehoefte wordt zo weinig mogelijk afgewenteld op het openbaar domein.

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

Het parkeerbeleid voor fietsen beoogt het stimuleren van het fietsgebruik als een van de mogelijke alternatieven voor autogebruik en kiest er daarom voor om minimumnormen voor fietsparkeren vast te leggen.

Auto- en fietsparkeren worden in Gent door twee complementaire instrumenten geregeld: enerzijds vaste normen in het bouwreglement (zie hieronder), anderzijds meer flexibele richtlijnen. Samen sturen zij het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, studenten,...

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

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

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

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

Hieronder volgen de fietsparkeernormen voor woningbouwprojecten en grootschalige studentenhuysvesting.

3.3. Hoofdstuk 1 Definities

3.3.1. Aanpassing definitie openbare parkeerplaatsen

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

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

Nieuw voorstel ABR:

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

3.3.2. Toevoegen definities fietsparkeren

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

Nieuw voorstel ABR:

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

3.4. Hoofdstuk 2 Fietsparkeernormen

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

3.4.1. Drempelwaarde (bij uitbreidingen)

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

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

- **Drempelwaarde voor eengezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen:** in de deelnota wordt geen onderscheid gemaakt tussen woningtypes en moeten bij elk project fietsparkeerplaatsen voorzien zijn, ongeacht de grootte. Hoe groter een project, hoe meer mogelijkheden om collectieve oplossingen te voorzien en hoe efficiënter kan omgesprongen worden met de ruimte. Omdat het zeker bij (bestaande) rijwoningen, soms moeilijk is de verschillende kwaliteitsaspecten te verenigen (bv. contact met de straat, fietsenberging, vlotte toegang...) stellen we de bouw of verbouwing van individuele woningen vrij van de verplichte fietsenberging en hanteren we dus een drempelwaarde. Voor meergezinswoningen blijft gelden dat er altijd ruimte moet voorzien worden voor fietsparkeerplaatsen. Dat is ook in het huidige ABR zo.
- **Drempelwaarde bij uitbreidingen:** de norm in het huidige ABR sprak de deelnota tegen. In de deelnota wordt gekeken naar het verschil tussen de oorspronkelijke en nieuwe situatie, terwijl het ABR geen onderscheid maakt en het voorgelegde project altijd moet voldoen aan de normen (= nieuwe situatie). We behouden de ABR-aanpak waarbij het project voldoende fietsparkeerplaatsen moet hebben voor het aantal woningen/studentenunits in de nieuwe situatie.

Artikel 5.2 Drempelwaarde per type of functie

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

Artikel 5.3 Drempelwaarde bij uitbreidingen

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

3.4.2. Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

a. Bewoners

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

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

- *Aangezien de richtlijnen uit de deelnota voor alle zones gelijk zijn voor wonen, is er geen tabel met de zonering opgenomen in de tekst van het ABR.*
- *In de deelnota staan serviceflats/assistentiewoningen als categorie opgenomen. Dit valt onder meergezinswoningen in het ABR en wordt bijgevolg niet opgenomen als aparte categorie. Omdat het aantal bewoners per slaapkamer hier veelal beperkter is dan in gewone woningen, wordt wel een afwijkingsmogelijkheid voorzien om maatwerk mogelijk te maken. Die afwijkingsmogelijkheid is analoog aan die op de verplichte mix, opgenomen in artikel 4.11 .*
- *Sociale woningbouw: 1 fietsparkeerplaats per eerste slaapkamer in plaats van 2. Dit komt op vraag van Dienst Wonen met akkoord van Thuispunt Gent gezien zij aangetoond hebben dat het aandeel alleenstaanden en één-oudergezinnen zeer hoog is en de redenering van 2 fietsparkeerplaatsen per woning + 1 fietsparkeerplaats per extra kamer geen correcte inschatting zou zijn. In functie van de afstemming op de leidraad die Wonen in Vlaanderen (de vroegere VMSW) hanteert, werd zowel in artikel 5.4 als in artikel 5.9 een passage opgenomen over toekomstgerichte uitbreidingsmogelijkheden. Deze werkwijze werd op SOHO besproken en afgestemd met Thuispunt Gent en Wonen in Vlaanderen. Doorheen heel het document wordt ook uniform 'sociale woningbouw' gebruikt, zonder een eigen definitie daarvan op te nemen.*

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.4 Aantal fietsparkeerplaatsen

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

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

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

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

b. Bezoekers

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

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

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

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

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

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

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

- **Voor sociale woningbouw moeten geen bezoekersplaatsen georganiseerd worden behalve als het inpasbaar is op nieuw of heraan te leggen openbaar domein:** omwille van beheers- en financieringsredenen wordt de buitenruimte bij sociale woningbouw (veelal meergezinswoningen) vaak opgenomen in het openbaar domein. Dat maakt dat er meestal geen mogelijkheid is om op maaiveldniveau bezoekersfietsparkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein.

Nieuw voorstel ABR:

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

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 fietsparkeerplaatsen.

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

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

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

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

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

3.4.3. Inrichtingsvoorschriften voor fietsparkeerplaatsen

a. Artikel 5.5 Bereikbaarheid en toegankelijkheid fietsenstalling

§1 Bewoners

In het huidige ABR zijn al inrichtingsvoorschriften voor het comfortabel stallen van fietsen in fietsenbergingen bij meergezinswoningen en grootschalige studentenhuisvesting opgenomen. Deze voorschriften zijn overgenomen en aangevuld met richtlijnen uit de brochure ontwerprichtlijnen fietsparkeren in het geval de fietsenberging zich niet op het maaiveld bevindt. De huidige artikels kan je terugvinden in [2.1](#).

Nieuw voorstel ABR:

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

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

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

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

§2 Bezoekers

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

Nieuw voorstel ABR:

§2 Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

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

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

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

b. Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

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

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

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

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



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

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

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.6 Oppervlaktevereisten

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

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

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

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

§2 Ruimte voor bewoners – buitenmaatse fietsen

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

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

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

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

Voor studentenhuysvesting zijn plaatsen voor buitenmaatse fietsen niet verplicht.

§3 Ruimte voor bezoekers

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

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

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

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

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

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

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

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

c. Artikel 5.7 Afwijkingsmogelijkheden

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

Nieuw voorstel ABR :

Artikel 5.7 Afwijkingsmogelijkheden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dit bestaande artikel uit het ABR stelt dat het verboden is openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 niet inbegrepen), tenzij

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

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

Daarnaast is er vaak heel wat verwarring over de omschrijving: 'R40/N430 niet inbegrepen'. We stellen voor de R40/N430 mee op te nemen in de zone. Parkings die rechtstreeks via de R40/N430 ontsloten zijn en gelegen zijn aan de binnenkant van de ring, worden dus ook gevat door dit artikel.

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.8 Openbare parkeerplaatsen gelegen binnen de R40 / N430

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

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

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

Deze P-route wordt echter niet meer gebruikt en is in het kader van het circulatieplan op meerdere plaatsen geknipt, waardoor ze helemaal niet meer van toepassing is. Verwijzen naar iets wat niet meer bestaat, is niet wenselijk binnen het ABR, dus is aanpassing nodig.

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

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

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

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

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

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

Nieuw voorstel ABR:

Artikel 5.9 Bijlagen en extra motivatie

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

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

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

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

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

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

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 parkeerriichtlijnen. 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) 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 wijziging 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 studentenhuysvesting. Momenteel wordt voorgesteld om bij studentenhuysvesting 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 studentenhuysvesting 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

	Bezwaar / advies	Advies / nr. bezwaarschrift
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 subsidiëringsvoorwaarden 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"> - 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. 	
5.6 §2	<ul style="list-style-type: none"> - De eis stijgt naar 10% vanaf een stalling met 11 fietsen, in de motivatienota wordt hiervoor verwezen naar een telling van het Gents milieufront 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. - 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. 	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 studentenhome 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 studentenhuisvesting is niet in lijn met dat uitgangspunt. Dat wentelt de behoefte die gegenereerd 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:*
 - o *een betere doorgang voor voetgangers*
 - o *een veiliger stallingsplaats voor fietsen*
 - o *een comfortabeler fietsgebruik*
 - o *een ordentelijk straatbeeld*
 - o *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

	Bezwaar	Advies / nr. bezwaarschrift
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 overgangsperiode 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 omgevingsvergunningaanvragen ingediend vanaf **1 augustus 2024**.*