

gent:

L
B2 层
L 114 - L 122

L
B2 层
L 114 - L 122

V.u.: Mieke Hullebroeck - Algemeen Directeur Stad Gent en OCMW Gent - stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2018

Parkeerrichtlijnen

VOOR FIETS EN AUTO
IN GENT

Meer weten
over Mobiliteit
in Gent?
stad.gent/mobiliteit

Inhoud

Wat zijn de richtlijnen	3
Doelstelling	3
Visie	3
Gebiedsindeling	5
Fietsparkeerrichtlijnen	6
Autoparkeerrichtlijnen	8
Toepassen parkeerrichtlijnen	10
Berekening parkeereis	11
Verbouwing/parkeereis	11
Gecombineerd project	11
Meervoudig gebruik	12
Afwijkingen	12
Minimum richtlijn	13
Maximum richtlijn	13
Contactgegevens	14

1 Richtlijnen

Wat zijn de parkeerrichtlijnen voor fiets en auto?

De parkeerrichtlijnen bepalen hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen moeten voorzien worden bij bouwprojecten in Gent.

Wat wil de Stad hiermee bereiken?

Deze set aan parkeerrichtlijnen tracht een heldere uitspraak te doen over wat de Stad Gent verwacht ten aanzien van ontwikkelaars, verkavelaars en bouwheren op vlak van fiets- en autoparkeren.

Met behulp van de parkeerrichtlijnen wil de Stad Gent de leefbaarheid en de kwaliteit van de stad bewaren en zelfs versterken. Ze weerspiegelen de beleidsvisie van de Stad over parkeren en vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners, bezoekers en studenten.

Visie op de parkeerrichtlijnen

Zeven principes liggen aan de basis van de parkeerrichtlijnen van de Stad Gent.





Een **parkeeroplossing** op het eigen terrein: iedere bouwheer is verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing voor fiets en auto op privaat terrein. De parkeerbehoefte mag niet afgewenteld worden op het openbaar domein.



Een minimumrichtlijn voor **fietsen**. De Stad legt geen beperkingen op wat betreft het maximaal aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.



Sturende **autoparkeerrichtlijnen**: de Stad kiest voor sturende richtlijnen voor autoparkeren, om zo vermijdbaar autogebruik tegen te gaan.



Een vork van **minimum** en **maximum** autoparkeerrichtlijnen: de minimumrichtlijnen garanderen een aantal vooropgestelde parkeerplaatsen zodat de openbare ruimte niet extra belast wordt. De maximumrichtlijnen zorgen ervoor dat er niet meer parkeerplaatsen dan nodig worden gebouwd. Meer parkeerplaatsen betekenen immers meer autogebruik.



Drempelwaarde: kleine projecten die onder de drempelwaarde vallen, zijn niet verplicht om parkeerplaatsen te voorzien.



Wisselwerking: de parkeerrichtlijnen gaan hand in hand met een ruimer parkeerbeleid van de Stad Gent, waarbij parkeerregulering in de omgeving (parkeerregime, openbaar parkeeraanbod) en het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (bewonersvergunningen e.a.) één geheel vormen.









Belang **omgevingscapaciteit**: naast het berekenen van de parkeereis, moet ook rekening gehouden worden met de omgevingscapaciteit. Als de omgeving het bijkomend autoverkeer, gegenereerd door het project, niet aan kan, zal het project niet aanvaard worden door de Stad, zelfs al wordt voldaan aan de parkeerrichtlijnen.

2 Gebiedsindeling

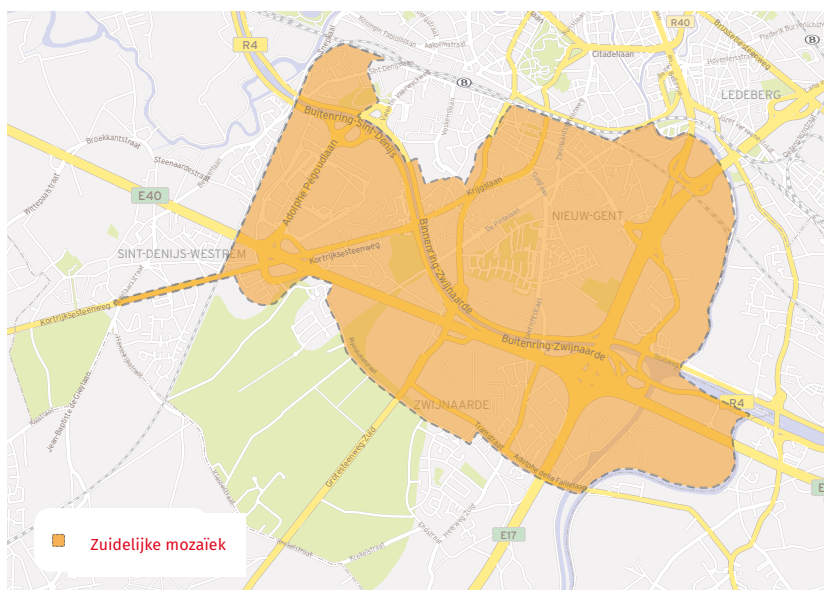
De parkeereis is niet voor elke zone dezelfde. De Stad Gent heeft ervoor gekozen om te werken met 6 zones. Bij de indeling van de zones werd rekening gehouden met de bereikbaarheid, de aanwezige functies en de gebruiksiteit van de ruimte. Hoe dichterbij de stadskern, hoe strikter het parkeerbeleid wordt. De [webkaart](#) Zones autoparkeerrichtlijnen geeft deze afbakening weer.

Legende webkaart

 Rood: hoogstedelijk gebied	 Groen: stedelijk gebied
 Oranje: centraal stedelijk gebied	 Wit: buitengebieden
 Geel: stationsomgeving	 Zuidelijke mozaïek

Bijzondere zones:

- **Gearceerde groene zones:** deze zones zijn nog geen betalende parkeerzones, maar wat parkeerrichtlijnen betreft gelden hier wel de richtlijnen van de groene zone.
- **Zuidelijke mozaïek:** deze zone zal de komende jaren sterk ontwikkelen. Een belangrijk element om de bereikbaarheid te blijven garanderen, is het beperken van de automobilité naar deze terreinen. Daarom werd voor deze zone een aparte autoparkeerrichtlijn opgesteld.



3 Fietsparkeerrichtlijnen

De fietsparkeerrichtlijnen voor **meergezinswoning** en grootschalige collectieve verblijfsaccomodaties werden al opgenomen in het Algemeen Bouwreglement (ABR) van de Stad Gent. Deze richtlijnen blijven behouden, maar worden uitgebreid naar andere functies. In tegenstelling tot het ABR, worden de richtlijnen uitgedrukt in aantal fietsen i.p.v. in aantal m².

Voor fietsen worden enkel **minimumrichtlijnen** vastgelegd. Meer mag, minder niet. De inrichting van de fietsenstalling moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Stellingen voor langdurig stallen, moeten overdekt en afsluitbaar zijn.

Fietsenstallingen zijn bereikbaar via een gemeenschappelijke circulatieruimte en moeten vanop de openbare weg goed toegankelijk zijn. Belangrijk is eveneens dat de gestalde fietsen vlotter te bereiken moeten zijn dan de geparkeerde auto's. Het fietsstalsysteem wordt stevast op plan ingetekend.



Tabel fietsparkeerrichtlijnen

	FUNCTIE	NORMSLAG	RODE ZONE	ORANJE ZONE	GELE ZONE	GROENE ZONE	WITTE ZONE	AANDEEL BEZOEKERS IN TOTAAL AANTAL FIETSEN
WONEN	Sociale huurwoning	Wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	Studentenwoningen	Wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	Serviceflats/assistentiewoningen	Wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	Meergezinswoning	Wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	Eéngesinswoningen	Wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers
	Bezoekers	Wooneenheid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
WERKEN (incl. bezoekers)	Kantoren	100 m ² BVO	2	2	2	2	1,5	5%
	Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² BVO	1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%
	Arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² BVO	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%
COMMERCIEEL (incl. bezoekers)	Detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	3	3	3	3	3	85%
	Grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	3	3	85%
	Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefuntie)	100 m ² verkoopsopp	2	2	2	2	2	20%
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	Per ontwikkeling te bepalen					
ANDERE	Per ontwikkeling te bepalen							

4 Autoparkeerrichtlijnen

Hoe dichterbij de stadskern men komt, hoe strikter het parkeerbeleid wordt, dus hoe minder autoparkeerplaatsen zijn toegestaan. Het volstaat niet om het gevraagd aantal parkeerplaatsen op plan in te tekenen.

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

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



Tabel autoparkeerrichtlijnen

	FUNCTIE	NORMSLAG	RODE ZONE	ORANJE ZONE	GELE ZONE	GROENE ZONE	WITTE ZONE	ZUIDELIJKE MOZAIEK	AANDEEL BEZOEKERS IN TOTAAL
WONEN	Sociale huurwoning	Wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers
	Studentenwoningen	Wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers
	Serviceflats/assistentiewoningen	Wooneenheid	max 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning
	Woning / studio's	Wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers
	Bezoekers	Wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-	
WERKEN (incl. bezoekers)	Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² BVO	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5 %
	Arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² BVO	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5 %
	Arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² BVO	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5 %
COMMERCIEEL (incl. bezoekers)	Detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85 %
	Grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85 %
	Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20 %
	Anderen (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
ANDERE	Per ontwikkeling te bepalen								

5 Toepassingen

Op welke projecten zijn de parkeerrichtlijnen van toepassing?

Kleine projecten die onder de **drempelwaarde** vallen, hoeven niet aan de minimale parkeereis te voldoen. De parkeerrichtlijn is wel van toepassing op een project met **verschillende functies** die elk afzonderlijk misschien wel kleiner zijn dan de drempelwaarde, maar samen groter zijn.

Bij het uitbreiden van bestaande functies wordt enkel gekeken naar deze **uitbreiding**. Valt de uit te breiden functie onder de drempelwaarde, dan moet niet voldaan worden aan de minimale parkeereis.

Valt de totale oppervlakte (bestaande oppervlakte + nieuwe) echter boven de drempelwaarde, dan mag de uitbreiding niet meer dan 50% van de huidige functies zijn.

Is dat wel het geval, dan moet toch aan de parkeerrichtlijnen voldaan worden. Verschillende kleine uitbreidingen doorheen de tijd zullen samen bekeken worden.

FUNCTIE	DREMPELWAARDE
WONEN	Fiets: 1 wooneenheid Auto: 5 wooneenheden
SOCIAAL WONEN	Fiets: 1 wooneenheid Auto: 25 wooneenheden
KANTOREN	300m ² BVO*
OVERIGE WERKEN	500m ² BVO*
COMMERCIEEL	500m ² verkoopsoppervlakte

*BVO: bruto vloeroppervlakte

Wat is de parkeereis en hoe wordt deze berekend?

De parkeereis wordt berekend door de **omvang** van de ontwikkeling of verbouwing te vermenigvuldigen met de parkeerrichtlijnen van de betreffende zone. Dit levert een bepaald minimum en maximum aantal parkeerplaatsen op. Ontwikkelingen die qua omvang onder de **drempelwaarde** vallen hoeven niet te voldoen aan de minimale parkeereis.

Wat bij verbouwing of functiewijziging?

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

Wat met een gecombineerd project?

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

Wat met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen?

Worden er binnen een project **verschillende functies** gerealiseerd dan kan er bij het bepalen van de parkeereis rekening worden gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (vb. overdag door werknemers en 's avonds door bewoners).

Hierdoor wordt de totale parkeerbehoefte lager dan de som van de parkeerbehoefte per functie. De aanvrager moet duidelijk maken hoe dit in de praktijk georganiseerd zal worden. Exclusief voor functies **gereserveerde parkeerplaatsen** en **afgesloten garageboxen** zijn geen optie bij meervoudig gebruik.

Kan er afgeweken worden van de parkeerrichtlijnen?

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de minimale of maximale parkeereis te voldoen. **Maatwerk** is dus mogelijk. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast voor de noodzaak bij de ontwikkelaar.

Bij het afwijken van de parkeerrichtlijnen wordt bij voorkeur vóór het starten van de formele vergunningsprocedure advies ingewonnen bij het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent.



Minder dan de minimumrichtlijn

Er zijn gevallen waarin de ontwikkelaar het aantal fiets- of autoparkeerplaatsen conform de minimumrichtlijnen niet kan of wil realiseren.

Dit kan door de Stad op **gemotiveerd verzoek** worden toegestaan in bepaalde gevallen (vb. aangepaste woningen, beschermde monumenten, parkeren op acceptabele wandelafstand, plaatsen voor deelauto's...).

Meer dan de maximumrichtlijn

Voor autoparkeerplaatsen is een maximumrichtlijn bepaald. Het is denkbaar dat een aanvrager meer parkeercapaciteit wil realiseren. Op voorhand is deze mogelijkheid niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving.

Bij een **overschrijding** van de maximum parkeerrichtlijn is er afstemming met de Stad Gent noodzakelijk, dit gebeurt bij voorkeur vóór het starten van de formele vergunningsprocedure.

In elk geval moet aan onderstaande voorwaarden worden voldaan:

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

6 Contact

Een voorbespreking met het Mobiliteitsbedrijf over concrete projecten is mogelijk en wenselijk. Op die manier kunnen de plannen worden afgetoetst alvorens de vergunningsaanvraag in te dienen. Ook voor ander bijkomende informatie kunt u terecht bij het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent.

Mobiliteitsbedrijf

Sint-Michielsplein 9

9000 Gent

☎ 09 266 28 00

✉ mobiliteit@stad.gent

🌐 stad.gent/mobiliteit

Colofon

Verantwoordelijke uitgever

Mieke Hullebroeck

algemeen directeur

Stad Gent en OCMW Gent

Stadhuis

Botermarkt 1

9000 Gent

Ontwerp

Ester De Rocker