

gent:

PARKEERRICHTLIJNEN FIETS EN AUTO

<u>Inleiding</u>	<u>3</u>
<u>1.Drempelwaarde</u>	<u>10</u>
<u>2.Parkeereis</u>	<u>13</u>
<u>2.1 Berekenen van de parkeereis</u>	<u>13</u>
<u>2.2 Afwijken van parkeereis</u>	<u>15</u>
<u>2.3 Maatwerk: berekenen van de parkeereis voor functies zonder parkeerrichtlijn</u>	<u>15</u>
<u>3. Fietsparkeren</u>	<u>16</u>
<u>3.1 Inleiding</u>	<u>16</u>
<u>3.2 Fietsparkeereis</u>	<u>16</u>
<u>3.3 Inrichten fietsparkeerplaatsen</u>	<u>19</u>

<u>4. Autoparkeren</u>	<u>30</u>
<u>4.1 Gebiedsindeling</u>	<u>30</u>
<u>4.2 Autoparkeereis</u>	<u>31</u>
<u>4.3 Inrichten autoparkeerplaatsen</u>	<u>36</u>
<u>5. Bijlage: vragenlijst voor maatwerk – afwijkingen</u> (klik om te openen)	

INLEIDING

Definities

Definitie	Toelichting
arbeidsextensieve bedrijven: bedrijven met een laag aantal werknemers per m ² bvo. Voor de functie arbeidsextensieve bedrijven wordt uitgegaan van meer dan 30 m ² bvo per arbeidsplaats.	Voorbeelden zijn bedrijven met voornamelijk opslag, groothandel, transportbedrijven, bedrijven met een volautomatische productie, ...
arbeidsintensieve bedrijven: bedrijven met een hoog aantal werknemers per m ² bvo. Voor de functie arbeidsintensieve bedrijven wordt uitgegaan van maximaal 30 m ² bvo per arbeidsplaats.	Voorbeelden zijn maakbedrijven, autoherstelplaatsen, laboratoria, werkplaats, ...
<p>bruto vloeroppervlakte (bvo): de som van de aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle functionele vloerniveaus van de binnenruimtes van het gebouw</p> <p>De oppervlakte van binnentrappen, galerijen, liften, sanitaire voorzieningen, opslagruimtes (waaronder afval- en sorteerlokalen), bergingen, leidingkokers, schachten, kleine ruimtes voor technieken die niet beschouwd worden als technische verdiepingen worden op elk vloerniveau in de bruto vloeroppervlakte meegerekend. Ondergrondse niveaus en zolderruimtes worden ook in rekening gebracht als zij functioneel tot het programma behoren (bijvoorbeeld ondergrondse commerciële ruimte, ...).</p> <p>Parkeervoorzieningen, in pandige of uitpandige laad- en losplatforms, technische verdiepingen, in pandige en uitkragende terrassen, dakterrassen, daktuinen, patio's worden niet tot de bruto vloeroppervlakte gerekend. ►</p>	

Definitie	Toelichting
► Terreinverhardingen en al dan niet overdekte buitenruimtes worden niet tot de bruto vloeroppervlakte gerekend. Ook open brand- of vluchtrappen aan de buitenzijde van het gebouw worden niet meegerekend in de bruto vloeroppervlakte.	
commerciële dienstverlening: vestigingen met minder intensieve bezoekersaantallen en/of die langer worden bezocht.	Commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie. Voorbeelden zijn reisbureaus, banken, uitzendbureaus, ...
drempelwaarde: Een drempelwaarde slaat op een vastgelegd getal dat per functie bepaalt of een ruimtelijk project wel of niet moet voldoen aan de stedelijke parkeerrichtlijnen. De drempelwaarde wordt uitgedrukt in vierkante meters of wooneenheden. Indien de vloeroppervlakte of het aantal wooneenheden van een project onder de drempelwaarde blijft, hoeft er niet te worden voldaan aan de parkeerrichtlijnen. Indien een de vloeroppervlakte of het aantal wooneenheden de drempelwaarde overschrijdt, zijn de parkeerrichtlijnen wel van toepassing.	
detailhandel: bezoekers intensieve vestigingen die kort worden bezocht.	Voorbeeld zijn een drogisterij, apotheek, bakker, ...
fietsenberging: een ruimte met een of meerdere kwalitatieve fietsparkeerplaatsen.	

Definitie	Toelichting
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, hangstelsysteem...
fietsparkeerplaats: een plaats die voorzien is om één fiets te stallen	
kantoren: werkplaatsen met min. 6 werknemers/100 m ² bvo en een lage intensiteit aan bezoekers.	
mobiliteitsdossier: Het mobiliteitsdossier slaat op de uitwerking van het mobiliteitsaspect bij een omgevingsvergunningaanvraag voor een ruimtelijke ontwikkeling. Binnen het mobiliteitsdossier is het parkeerluik een cruciaal onderdeel is. Het parkeerluik wordt geregeld door de stedelijke parkeerrichtlijnen.	
netto handelsoppervlakte (nho): de oppervlakte, bestemd voor het te koop aanbieden of de verkoop, die toegankelijk is voor het publiek, met inbegrip van de niet-overdekte oppervlakten. Die oppervlakte omvat eveneens de kassazones, de zones die zich achter de kassa's bevinden en de inkomruimte.	Deze definitie is overgenomen uit het decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid

Definitie	Toelichting
parkeereis: een parkeereis is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er binnen de contouren van een ruimtelijk project moeten worden gerealiseerd.	
parkeerrichtlijnen: Wanneer we in dit document over parkeerrichtlijnen spreken, gaat het om de combinatie van de parkeervoorschriften uit het Algemeen Bouwreglement en de overige Gentse parkeernormen. De 'parkeerrichtlijnen' omvatten de totaliteit van de stedelijke parkeerregels voor ruimtelijke projecten in Gent.	

Doelstelling

De ‘parkeerrichtlijnen fiets en auto’ zijn gericht aan elke bouwheer die op het op Gentse grondgebied een ruimtelijk project wenst te realiseren. Je vindt hierin hoe je je fiets- en autoparkeerluik van jouw omgevingsvergunningsaanvraag op een kwalitatieve manier kan uitwerken. Aan de hand van dit document kan je volgende zes vragen beantwoorden:

1. Heeft mijn project fiets- en autoparkeerplaatsen nodig?
2. Hoe bereken je het aantal parkeerplaatsen?
3. Fietsparkeren
 - 3.1 Hoeveel fietsparkeerplaatsen zijn er nodig?
 - 3.2 Hoe wordt een kwalitatieve fietsenberging ingericht?
4. Autoparkeren
 - 4.1 Hoeveel autoparkeerplaatsen zijn er nodig?
 - 4.2 Hoe worden kwalitatieve autoparkeerplaatsen ingericht?

Dit document is gestructureerd aan de hand van deze vragen. In **hoofdstuk 1** ‘Drempelwaarde’ geven we een antwoord op de eerste vraag en leggen we uit welke projecten aan de parkeerrichtlijnen van de Stad moeten voldoen.

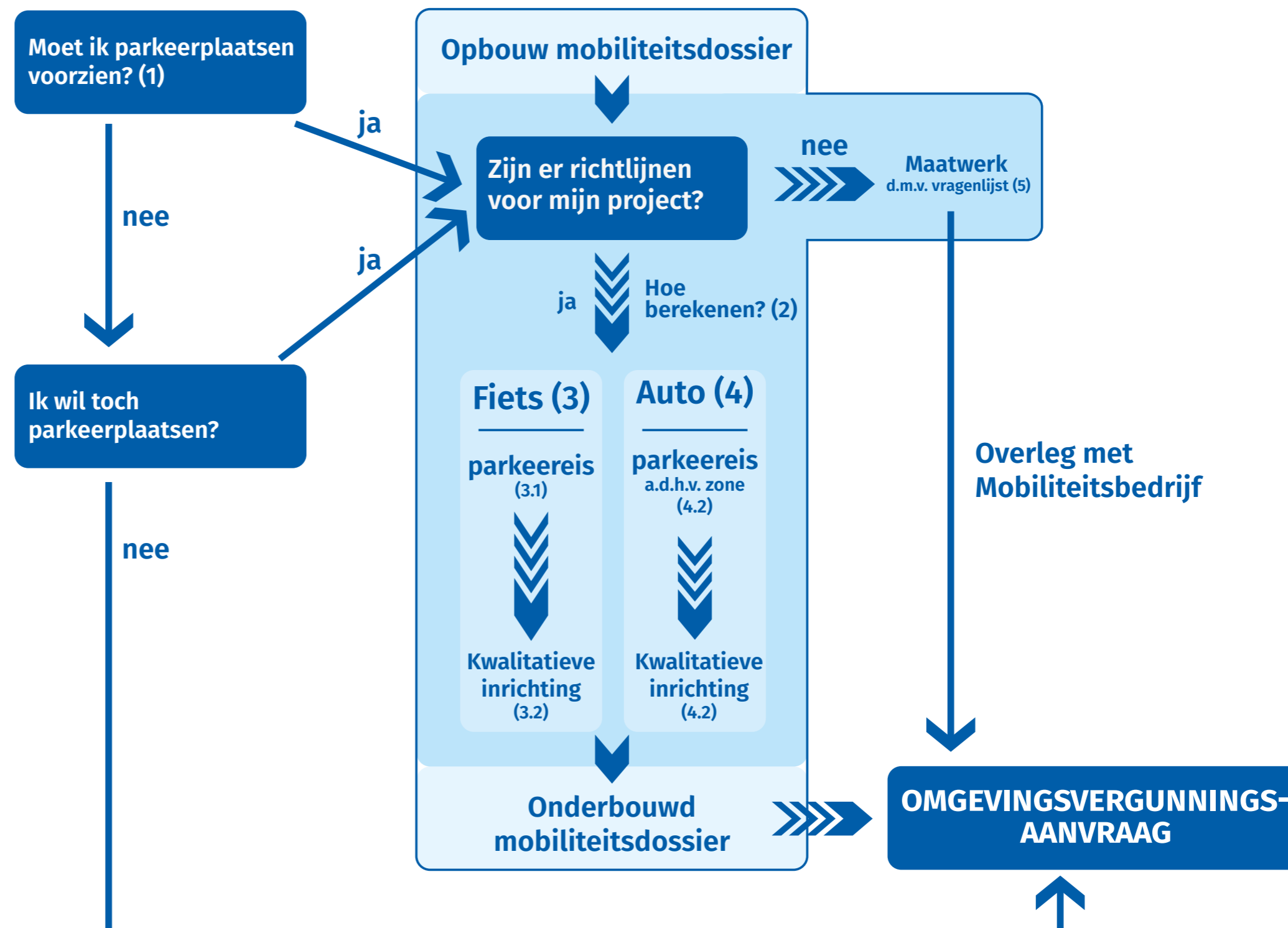
In **hoofdstuk 2** ‘Parkeereis’ lichten we toe hoe de parkeerrichtlijnen moeten worden toegepast. Zowel voor functiewijzigingen, uitbreidingen, als nieuwbouwprojecten gelden immers andere methodes van berekenen.

Hoofdstuk 3 spitst zich toe op het fietsparkeren. Het eerste deel (3.1) stelt je in staat om te bepalen hoeveel fietsparkeerplaatsen je project nodig heeft. In het tweede deel (3.2) vind je alles over het ontwerpen van een kwalitatieve en gebruiksvriendelijke fietsenberging.

Hoofdstuk 4 handelt tot slot over het autoparkeren. Het eerste deel (4.1) stelt je in staat om het aantal autoparkeerplaatsen voor je project te berekenen. Het tweede deel (4.2) geeft je inzicht in het inrichten van kwalitatieve autostaanplaatsen.

Met dit document willen we het volledige kader voor fiets- en autoparkeren bij ruimtelijke projecten weergeven. We hebben de stedenbouwkundige voorschriften uit het Algemeen Bouwreglement hierin geïntegreerd. Voor de bouwheer volstaat het dus om bij het uitwerken van het parkeerluik van het mobiliteitsdossier enkel dit document te raadplegen. Wie toch de voorschriften uit het Algemeen Bouwreglement afzonderlijk wil raadplegen, kan hier terecht: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/bouwvoorschriften/algemeen-bouwreglement-stad-gent>.

Om je als toekomstige bouwheer in Gent snel wegwijs te maken in deze parkeerrichtlijnen, geven we je met nevenstaande beslissingsboom een overzicht van dit document.



Waarom parkeerrichtlijnen?

Door het opstellen van parkeerrichtlijnen beoogt de Stad de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te stimuleren. Met de richtlijnen willen we onder meer fietsgebruik aanmoedigen, vermijdbaar autogebruik beperken, en de parkeeroverlast op openbaar domein vermijden. De parkeerrichtlijnen voor ruimtelijke projecten vormen een belangrijk onderdeel van het globale stedelijke parkeerbeleid. Deze vormt op haar beurt een onderdeel van de globale stedelijke mobiliteitsvisie¹. Het toepassen van de parkeerrichtlijnen in dit document verzekert dat het mobiliteitsprofiel van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming is met de stedelijke mobiliteitsvisie.

De parkeerrichtlijnen scheppen duidelijkheid in de verwachtingen van de Stad naar alle toekomstige bouwheren. Ze bieden een houvast bij het uitwerken van het mobiliteitsdossier in de omgevingsvergunningaanvraag.

Om in te kunnen spelen op specifieke situaties, locaties, behoeftes, ... zal er altijd ook maatwerk aan te pas komen. Het is immers niet mogelijk en werkbaar om voor alle mogelijke situaties regels vast te leggen.

Principes

Acht principes liggen aan de basis van de fiets- en autoparkeerrichtlijnen:

- 1.** Een parkeeroplossing op het eigen terrein: iedere bouwheer is verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing voor fiets en auto op eigen privaat terrein. De parkeerbehoefte wordt zo weinig mogelijk afgewenteld op het openbaar domein.
- 2.** Een minimumrichtlijn voor fietsen. De Stad legt geen beperkingen op wat betreft het maximaal aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen moeten comfortabel ingericht worden.
- 3.** Sturende autoparkeerrichtlijnen: de Stad kiest voor sturende richtlijnen voor autoparkeren om zoveel mogelijk onnodig autobezit en -gebruik tegen te gaan.
- 4.** 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 autoparkeerplaatsen realiseren dan nodig kan immers meer autobezit en -gebruik stimuleren. Dit is in strijd met het streven naar een meer leefbare en kwaliteitsvolle stad.
- 5.** Drempelwaarde: projecten die onder de drempelwaarde vallen, zijn niet verplicht om fiets- en/of autoparkeerplaatsen te voorzien. We moedigen projecten wel nog steeds aan om een fietsenberging te voorzien, indien mogelijk.

¹<https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/mobiliteitsplan-circulatieplan-en-parkeerplan-gent>

6. Wisselwerking: de autoparkeer-richtlijnen gaan hand in hand met een ruimer autoparkeerbeleid van de Stad Gent. Parkeerregulering in de omgeving (parkeerregime, openbaar parkeeraanbod) en het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (bewonersvergunningen e.a.) vormen één geheel.

7. Belang omgeving: bij het bepalen van het exact aantal parkeerplaatsen, moet rekening gehouden worden met de omgeving (o.a. voorzieningenniveau en bereikbaarheid). Ook de mate waarin de omgeving bijkomend autoverkeer al dan niet aankan, speelt hierbij een belangrijke rol.

8. Maatwerk: in bepaalde gevallen is maatwerk noodzakelijk om het aantal vereiste parkeerplaatsen te bepalen. We hanteren maatwerk bij:

- functies en activiteiten waar geen richtlijnen voor worden vastgelegd
- projecten die gemotiveerd willen afwijken van de vastgelegde richtlijnen

Relatie tot het Algemeen Bouwreglement

De voorschriften in het Algemeen Bouwreglement hebben betrekking op fietsparkeerplaatsen voor wonen en studentenhuisvesting (Hoofdstuk 5). Daarnaast doet het Algemeen Bouwreglement ook uitspraken over het aanleggen van openbare autoparkeerplaatsen en de toegang tot parkeerplaatsen (artikels 2.5, 2.12 en 5.8).

De overige parkeerrichtlijnen in dit document zijn richtinggevend en bieden ruimte voor maatwerk in functie van de mobiliteitscontext. Het toepassen van parkeerrichtlijnen is echter geen vrijblijvende aangelegenheid. Dit document houdt rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vormgeven. In die zin is dit document dan ook te beschouwen 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.

Historiek

Voorliggende richtlijnen zijn een geïntegreerde versie van onderstaande documenten.

Nota parkeerrichtlijnen fiets en auto

De originele Deelnota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto maakt onderdeel uit van het [Parkeerplan Gent 2020 \(Strategisch Beleidsplan\)](#). Deze is net als het circulatieplan, onderdeel van het Mobiliteitsplan. Deze parkeerrichtlijnen werden toegepast vanaf 1 januari 2015. Er werd een aangepaste versie van de Deelnota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto goedgekeurd op de gemeenteraad 19 maart 2018.

Algemeen Bouwreglement

Rond fietsparkeren zijn er in het Algemeen Bouwreglement enkel voorschriften opgenomen voor wonen en studentenhuisvesting, niet voor andere functies. In het Algemeen Bouwreglement vind je ook het verbod rond het aanleggen van openbare autoparkeerplaatsen. Er werd een wijziging goedgekeurd voor deze artikelen, goedgekeurd in de GR van 25-03-2024.

Brochure richtlijnen fietsenparking

Sinds 13 februari 2020 hanteert de Stad een brochure dat beschrijft hoe een fietsenberging comfortabel dient ingericht te worden. Vanuit de ontwerpers is er een nood naar uitgebreidere kwalitatieve richtlijnen voor fietsberging. Voor auto, gezien deze al beter ingeburgerd zijn, is er minder een nood om dit zo uit te werken. Alle ontwerpen, zowel bij openbare als private projecten, worden sindsdien getoetst aan deze richtlijnen. De ontwerprichtlijnen in dit document zijn hier en daar geactualiseerd t.o.v. de brochure. Deze wijzigingen zijn voor een groot deel gebaseerd op het Vlaamse vademecum fietsvoorzieningen uit 2022, maar dan aangepast aan de Gentse context.

Evaluatie

Evaluatie van de parkeerrichtlijnen is noodzakelijk gezien mobiliteit geen statisch gegeven is en continu in beweging is. De parkeerrichtlijnen worden daarom op regelmatige basis geëvalueerd en aangepast aan gewijzigde omstandigheden.

1. DREMPELWAARDE

We hanteren een drempelwaarde om kleine projecten niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod. Bij kleine projecten kan het een moeilijker ontwerpopgave zijn om voldoende plaats te vinden voor fiets- en autoparkeerplaatsen.

Zodra een project de drempelwaarde overschrijdt, wordt het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen berekend op het totaal aantal woningen of het aantal vierkante meters van een project. Er geldt dus geen vrijstelling voor de eerste 5/25 woningen, 500 m² bvo/nho. De drempelwaarde wordt per functie vastgelegd, zie tabel hiernaast.

FUNCTIE	DREMPELWAARDE
Wonen: eensgezinswoningen, schakelwoningen en verkavelingen	Fiets: 5 wooneenheden Auto: 5 wooneenheden (behalve bij 'sociaal wonen' waar het 25 is)
Wonen: meergezinswoningen, kamerwoningen en studentenhuisvesting	Fiets: 1 wooneenheid Auto: 5 wooneenheden (behalve bij 'sociaal wonen' waar het 25 is)
Detailhandel en commerciële dienstverlening	500 m ² nho
Kantoren	500 m ² bvo
Bedrijvigheid - arbeidsintensief - arbeidsextensief	
Functies zonder parkeerrichtlijnen en gecombineerde functies	

Voor elk project **onder de drempelwaarde** hoeven geen parkeerplaatsen te worden voorzien. Je bent als aanvrager steeds vrij om toch parkeerplaatsen te voorzien. Voor autoparkeren mag dat nooit meer zijn dan de maximumrichtlijn. Als je autoparkeerplaatsen aanlegt (boven- of ondergronds), moet je ook fietsenstallingen voorzien. Ook al valt het project onder de drempelwaarde.

Voorbeeld:

- Een nieuw kantoorgebouw van 400 m² bvo valt onder de drempelwaarde voor kantoren en hoeft dus niet te voldoen aan de parkeerrichtlijnen. Wil je als bouwheer wel autoparkeerplaatsen voorzien, mag dat niet meer zijn dan het maximum toegestane aantal. Je moet ook fietsparkeerplaatsen voorzien.

In geval van **een combinatie van functies** wordt de drempelwaarde bepaald aan de hand van de bruto vloeroppervlakte. Dus

ook voor de delen bestemd voor wonen of commerciële activiteiten. In die gevallen is de totale bruto vloeroppervlakte doorslaggevend en bijvoorbeeld niet het exact aantal woningen.

Voorbeeld:

- Een nieuwbouwproject met 400 m² bvo kantoor en een extra woongedeelte (i.e. 1 eengezinswoning) → indien het enkel over 400 m² bvo zou gaan, zou dit project de drempelwaarde niet overschrijden. Echter, in dit geval kijk je ook naar de oppervlakte van het extra woongedeelte (m² bvo). Als de oppervlakte van de 400 m² bvo van het kantoor + het extra woongedeelte > 500 m² bvo dan wordt de drempelwaarde bereikt en moet het project voldoen aan de parkeerrichtlijnen.

Bij **een functiewijziging (zonder bijkomende oppervlakte)** wordt er gekeken naar de oppervlakte van de nieuwe functie of het nieuw

aantal wooneenheden voor de berekening van de drempelwaarde.

Voorbeelden:

- Een bestaand bankkantoor van 400 m² bvo verandert naar detailhandel → moet niet voldoen aan de minimumrichtlijn door de drempelwaarde.
- Een bestaand bankkantoor van 400 m² verandert naar een meergezinswoning met 5 WE → moet wél voldoen aan de minimumrichtlijnen.

Bij **het uitbreiden van bestaande functies**² wordt voor de berekening van de drempelwaarde enkel de oppervlakte van de uitbreiding in rekening gebracht. Alleen als de oppervlakte van de uitbreiding groter is dan de drempelwaarde, zijn de parkeerrichtlijnen van toepassing. Opeenvolgende kleine uitbreidingen worden samen bekeken. De omgevingsvergunningen van de laatste 10 jaar voorafgaand aan de aanvraag brengen we hierbij in rekening.

²Met de bestaande functies/situatie wordt de vergunde functie/situatie bedoeld bij projecten die afgewerkt zijn. Bij projecten die nog in aanbouw zijn, wordt met de bestaande functie/situatie de functie/situatie bedoeld zoals die was voor van de start van de bouw van het project.

Als de oppervlakte van de uitbreiding **meer is dan de helft** van de bestaande oppervlakte, moet wel naar de volledige oppervlakte gekeken worden (= bestaande + nieuwe oppervlakte). Bij het berekenen van het aantal te voorziene fiets- en autoparkeerplaatsen wordt in dit geval wel enkel gekeken naar de oppervlakte van de uitbreiding.

Bij de functie wonen geldt deze regel voor uitbreidingen niet en wordt er uitsluitend rekening gehouden met de nieuwe toestand.

Voorbeelden:

- Een kantoor van 500 m² bvo breidt uit met 300 m² bvo → dit is meer dan de helft bestaande oppervlakte, waardoor de het project boven de drempelwaarde uitkomt en de richtlijnen van toepassing zijn. Voor het berekenen van het aantal te voorziene parkeerplaatsen moet enkel gekeken worden naar de oppervlakte van de uitbreiding, namelijk 300 m² bvo kantoor.

- Een kantoor van 800 m² bvo breidt uit met 300 m² bvo → de uitbreiding is minder groot dan de helft van de bestaande oppervlakte en is kleiner dan de drempelwaarde → parkeerrichtlijnen zijn niet van toepassing.

Wanneer het gaat om **een functiewijziging met een uitbreiding** wordt de oppervlakte van de nieuwe functie opgeteld met de oppervlakte van de uitbreiding.

Voorbeeld:

- Een bestaand bankkantoor van 400 m² bvo verandert naar detailhandel. De nieuwe winkel breidt daarnaast nog eens uit met 150 m² → samen zijn de oppervlakte van de functiewijziging en de uitbreiding groter dan 500 m² bvo, waardoor de parkeerrichtlijnen van toepassing zijn.

2. PARKEEREIS

2.1 Berekenen van de parkeereis

De parkeereis is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen je als bouwheer binnen de contouren van een ruimtelijk project moet realiseren. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met een factor uit de corresponderende tabel (zie de tabellen in hoofdstuk 3 en 4). Bij autoparkeeren moet ook rekening gehouden worden met de zone waarin een aanvraag zich bevindt. Dit levert een bepaald minimaal (fiets en auto) en maximaal aantal (auto) parkeerplaatsen op waaraan de ontwikkeling dient te voldoen.

Enkele instructies voor het berekenen van de parkeereis:

- **Je rondt af naar beneden** indien het cijfer na de komma lager is dan 5 en naar boven als het cijfer na de komma groter of gelijk is aan 5. Enkel wanneer het getal tussen 0 en 1 gelegen is, los van het cijfer

na de komma, rond je sowieso af naar 1.

- **Bij een combinatie van functies** bereken je elke functie afzonderlijk en tel je het resultaat van de verschillende functies bij elkaar op. Elke functie moet afzonderlijk aan de parkeerrichtlijn voldoen. Enkel als je aantoont dat er dubbel gebruik mogelijk is, hoeven de respectievelijke parkeereisen niet te worden opgeteld en is maatwerk mogelijk.
- **Bij het uitbreiden van bestaande functies boven de drempelwaarde** (zie H2) bereken je de parkeereis enkel op basis van de oppervlakte van de uitbreiding. Voor wonen bereken je de parkeereis steeds aan de hand van het aantal wooneenheden in de nieuwe toestand.

Voorbeelden:

- Een kantoor van 500 m² bvo breidt uit met 300 m² bvo → meer dan de helft bestaande oppervlakte → 800 m² bvo = boven de drempelwaarde → richtlijnen zijn van toepassing, parkeereis enkel te berekenen

voor de uitbreiding, namelijk 300 m² bvo kantoor

- Een meergezinswoning met 4 entiteiten breidt uit met 3 entiteiten → de parkeereis moet berekend worden voor 7 WE

Bij functiewijzigingen (zonder uitbreiding in oppervlakte) wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie. De huidige parkeereis mag je in mindering brengen van de nieuwe parkeereis, zodat je enkel het verschil aan parkeerplaatsen moet realiseren. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, hoef je het overaanbod aan parkeerplaatsen niet op te heffen. Wel zal bekeken worden of dubbel gebruik door andere functies mogelijk is.

Voorbeeld:

- Project van 600 m² bvo arbeidsextensieve bedrijvigheid in witte zone wijzigt naar 600 m² bvo kantoor
 - › Nieuwe situatie > 500 m² bvo → boven

de drempelwaarde

- › *Nood nieuwe situatie is min. 12 fietsparkeerplaatsen en min. 18 tot max. 24 autoparkeerplaatsen*
- › *Nood oude situatie min. 5 fietsparkeerplaatsen en min. 2 tot max. 5 autoparkeerplaatsen*
- › *Nieuwe parkeereis = min. 7 bijkomende fietsparkeerplaatsen en min. 16 tot max. 19 bijkomende autoparkeerplaatsen*

Wanneer het gaat om een **functiewijziging gecombineerd met een uitbreiding** moet je de oppervlakte van de nieuwe functie optellen met de oppervlakte van de uitbreiding.

Voorbeeld:

- *Een bestaand bankkantoor van 400 m² bvo verandert naar detailhandel. De nieuwe winkel breidt daarnaast nog eens uit met 150 m² → berekenen van de nieuwe parkeereis (nieuwe situatie – oude situa-*

tie) en optellen met de parkeereis van de uitbreiding.

Bij het berekenen van de parkeereis voor auto's wordt steeds een minimaal en maximaal aantal te voorziene parkeerplaatsen bepaald. Of het aantal te voorziene autoparkeerplaatsen veeleer naar de ondergrens dan wel de bovengrens moet neigen, hangt in grote mate af van de **omgevingseigenschappen** van de aanvraag. Als een locatie goed bereikbaar is met duurzame vervoersmiddelen en er veel voorzieningen in de omgeving zijn, zal de parkeereis veeleer naar de ondergrens worden bijgesteld. Ook de verzadiging van het wegennetwerk in de omgeving, de verkeersveiligheid, de parkeerdruk op straat, ... zijn factoren die mee kunnen bepalen of een project veeleer aan de minimale parkeereis dan wel aan de maximale parkeereis moet voldoen. Je kan motiveren waarom jouw voorkeur gaat naar een bepaald aantal autoparkeerplaatsen tussen de onder- en de

bovengrens. De vergunningverlenende overheid bepaalt uiteindelijk of ze met dit voorstel akkoord gaat.

Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn slechts verplicht vanaf 5 te voorziene parkeerplaatsen. Dit voor zowel fiets- als autoparkeerplaatsen. De verplichting voor het voorzien van bezoekersplaatsen voor fietsen en wagens vervalt helemaal bij sociaal wonen, tenzij dit past bij nieuw of heraan te leggen openbaar domein.

Voorbeeld:

- *Volgens de parkeerrichtlijnen zijn voor een meergezinswoning, met 5 appartementen in totaal 20 fietsparkeerplaatsen voor bewoners vereist en 1 voor bezoekers. De bouwheer dient in dit geval enkel de 20 fietsparkeerplaatsen voor bewoners te realiseren. De parkeerplaats voor bezoekers hoeft niet voorzien te worden. Als de parkeerrichtlijnen voor deze meerge-*

zinswoning 4 autoparkeerplaatsen voor de bewoners vragen en 1 voor bezoekers, hoeft de autostaanplaats voor bezoekers niet gerealiseerd te worden.

2.2 Afwijken van parkeereis

Er zijn gevallen waarin je de parkeereis niet kan of wil realiseren. De Stad kan dit in bepaalde gevallen op basis van gemotiveerd verzoek toestaan. Bij een verzoek tot afwijken ligt de bewijslast voor de noodzaak bij de aanvrager. Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Onder 3.2.1. en 4.2.3. staat telkens een (niet-limitatieve) opsomming van situaties waarin een afwijking kan worden toestaan, respectievelijk m.b.t. de fietsparkeereis en de autoparkeereis. Om de afwijking te motiveren, kan je ook gebruikmaken van de vragenlijst in bijlage (hoofdstuk 5). De antwoorden op deze vragen helpen je te argumenteren waarom er meer of minder parkeerplaatsen nodig zijn

voor een specifieke functie op een specifieke locatie.

2.3 Maatwerk: berekenen van de parkeereis voor functies zonder parkeer-richtlijn

Voor de functies waarvoor geen richtlijnen zijn opgenomen, bekijken we individueel wat een redelijke parkeereis is. Voorbeelden van functies waarvoor geen richtlijnen zijn vastgelegd zijn onder andere:

- *Gemeenschapsvoorzieningen: scholen, universiteiten, klinieken, gebouwen voor de eredienst, gemeentehuizen, brandweer, politie, kinderdagverblijven, daklozen- of vluchtelingenopvang, ...*
- *Eet- en drankgelegenheden: café, bar, cafetaria, restaurant, ...*
- *Culturele inrichtingen: musea, bioscoop, theater, ...*
- *Sportaccommodaties*
- *Toeristische verblijfsaccommodaties: camping, hotel, vakantiehuizen, ...*
- *Eventruimtes, discotheken en concertzalen*

- *Grootschalige bouwmarkten, tuincentra, meubelzaken, ...*
- *Supermarkten*
- *...*

Je kan aan de hand van een vragenlijst motiveren waarom je kiest voor x aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. Deze vragenlijst is als bijlage toegevoegd aan dit document (zie hoofdstuk 5). De vragenlijst kan je aanzetten tot een grondig onderzoek van de parkeernoden van het project, rekening houdend met de omgevingsfactoren en/of specifieke karakteristieken. Als een mobiliteitsstudie verplicht is vanuit de Vlaamse regelgeving, is de vragenlijst overbodig.

3. FIETSPARKEREN

3.1 Inleiding

Fietsparkeerrichtlijnen zijn een essentieel onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen maakt fietsgebruik aantrekkelijk. De fietsparkeerrichtlijnen dragen zo bij aan het stimuleren van het fietsgebruik en leveren een positieve bijdrage aan het verminderen van de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte.

De fietsparkeerrichtlijnen van de Stad Gent geven daarom aan hoeveel fietsparkeerplaatsen een ruimtelijk project nodig heeft (punt 3.2) en hoe je die comfortabel kan inrichten (punt 3.3). Deze informatie staat ter beschikking van de aanvrager en dient als uitgangspunt de ontwerper. Aanvragen voor omgevingsvergunningen worden aan deze richtlijnen afgetoetst.

3.2 Fietsparkeereis

Het aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen hangt af van de functie van het project. Voor fietsen is er enkel een minimumrichtlijn. Je mag dus gerust meer fietsparkeerplaatsen voorzien dan het minimum. Er wordt geen maximumrichtlijn vastgelegd waardoor er geen beperking is op het aantal fietsparkeerplaatsen.

De berekening van de fietsparkeereis voor woonprojecten wordt bepaald in het Algemeen Bouwreglement, we herhalen ze hiernaast:

TYPE	AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN BEWONERS	AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN BEZOEKERS
Eensgezinswoningen, schakelwoningen en appartementen	2 / per eerste slaapkamer	0,2 per wooneenheid
	1 / per bijkomende slaapkamer	
Sociale woningbouw Bezoekers: enkel indien parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar do- mein.	1 / per slaapkamer	0,2 per wooneenheid
Studio's , kamerwoningen en stu- dentenhuisvesting	1 / kamer of unit	0,2 per kamer of unit

De fietsparkeereis voor andere functies dan wonen, vind je hieronder. De tabel geeft alleen het minimaal vereiste aantal fietsparkeerplaatsen weer. De fietsparkeereis voor bezoekers zit al verwerkt in de cijfers. Het verplicht aantal fietsparkeerplaatsen wordt ofwel uitgedrukt per 100 m² bvo ofwel per 100 m² nho.

		WERKNEMERS	BEZOEKERS
Type	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	Aandeel fietsparkeerplaatsen
Kantoren	Per 100 m ² bvo	2	5%
Arbeidsintensieve bedrijven	Per 100 m ² bvo	1,3	5%
Arbeidsextensieve bedrijven	Per 100 m ² bvo	0,9	5%
Detailhandel	Per 100 m ² nho	3	85%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m ² nho	2	20%

3.2.1 Afwijkingen op de fietsparkeereis

Zoals vermeld in paragraaf 2.2. bestaan er situaties waarin je de fietsparkeereis niet kan of wil realiseren. Hieronder vind je een opsomming van in welke omstandigheden de Stad afwijkingen ten opzichte van het minimum te realiseren parkeerplaatsen gemotiveerd kan toestaan. Dit is een niet-limitatieve opsomming:

- *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;*
- *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;*
- *Als het niet mogelijk is om het vereist aantal parkeerplaatsen te realiseren*

omwille van behoud van groen of erfgoedwaarden, ...

- *Voor kleinere projecten waarbij er minder dan 5 bezoekersparkeerplaatsen gevraagd worden, is het aanvaardbaar dat voor bezoekersparkeren wordt verwezen naar het openbaar domein. Bij kleinere projecten is het doorgaans immers een grotere opgave om voldoende ruimte voor fietsparkeerplaatsen te voorzien. Bovendien hebben de bezoekers van kleine projecten een kleine impact op de parkeerdruk op het openbaar domein.*
- *Wanneer het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd en dit ook op lange termijn bestendig kan worden. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de functie, de aantrekkelijkheid van de looproute, het geldende parkeerregime, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer.*

De aanvaardbare loopafstand zal van project tot project verschillen.

- *Wanneer aangepaste woningen worden voorzien voor mensen met beperkte mobiliteit;*
- *Wanneer kan aangetoond worden dat een bedrijf een zeer specifieke functie (bv. zeer extensieve opslag) heeft die minder fietsparkeerplaatsen nodig heeft dan vooropgesteld door de richtlijnen*

Je motiveert altijd grondig jouw aanvraag tot afwijken. De vergunningverlenende overheid bepaalt uiteindelijk of ze met de afwijking akkoord gaat.

3.3 Inrichten fietsparkeerplaatsen

Ook de inrichting van een fietsenberging is belangrijk om het fietsgebruik aan te moedigen. Een gebruiksvriendelijke berging wordt sneller gebruikt en stimuleert fietsgebruik. Daarom hebben we hieronder richtlijnen opgesteld om kwalitatieve fietsenbergingen te ontwerpen. Je zal opmerken dat de richtlij-

nen voor het ontwerpen van fietsenbergingen omvangrijk zijn, zeker in vergelijking met de richtlijnen voor het aanleggen van autoparkeerplaatsen. Dat heeft een goede reden. Het ontwerpen van fietsenbergingen is namelijk een relatief recente en nieuwe opgave voor veel ontwerpers. In praktijk blijkt dan ook dat de ervaring met het ontwerpen van autoparkeerplaatsen veel groter is dan die met fietsenbergingen. Daarom bieden we hieronder een houvast.

Over het algemeen kan de kwaliteit van een fietsenberging worden afgemeten aan de hand van 4 criteria.

- 1) Locatie van de fietsenberging
- 2) Type fietsenstalling
- 3) Afmetingen van de fietsenberging
- 4) Bijkomende comforteisen

Hieronder vind je de richtlijnen voor elk van deze criteria. Aan het begin van elk criterium staat de samenvatting van de belangrijkste richtlijnen.

3.3.1 Locatie fietsenberging

De **locatie** van de fietsenberging in een project is van essentieel belang. Een slecht gelegen fietsenberging wordt immers minder gebruikt, waardoor de fiets als vervoersmiddel minder aantrekkelijk wordt. Een goed gelegen fietsenberging voorkomt bovendien dat fietsen op oneigenlijke plaatsen gestald worden.

Samenvatting richtlijnen:

Een fietsenberging is vlot, intuïtief, en veilig bereikbaar vanuit het openbaar domein

Een fietsenberging bevindt zich zo dicht mogelijk bij de eindbestemming

Een fietsenberging is vlotter te bereiken dan een auto staanplaats

Een fietsenberging bevindt zich bij voorkeur op maaiveldniveau

- *Een goed ontworpen fietsenberging is **vlot en intuïtief** te bereiken vanaf het openbaar domein. Daarnaast is het belangrijk dat de toegang tot de fietsenberging **veilig** is: mogelijke conflicten met andere verkeersstromen, vooral met gemotoriseerd verkeer, worden vermeden door ze maximaal te scheiden.*
- *Een goede fietsenberging heeft idealiter directe toegang tot het gebouw. Het is wenselijk dat **de loopafstand naar de fietsenberging zo kort mogelijk is**. In grote projecten worden de verschillende bergingen vaak verspreid over het gebied om de gemiddelde loopafstand te beperken. Daarnaast is het belangrijk dat de fietsenberging makkelijker en sneller bereikbaar is dan de autoparkeerplaatsen.*
- *Een goede fietsenberging bevindt zich ten slotte bij voorkeur op **maaiveldniveau**. Een ondergrondse fietsenberging is vaak minder vlot toegankelijk. Het vereist een grotere krachtinspanning en vraagt meer*

behandigheid om een helling op of af te fietsen, of om een (luie) trap met een fiets aan de hand op of af te gaan. Bovendien wordt een helling naar een ondergrondse fietsenberging vaak gecombineerd met de in- en uitrit naar een ondergrondse autoparking. Hierdoor komt de verkeersveiligheid in het gedrang.

Indien je om specifieke redenen besluit om **de fietsenberging niet op maaiveldniveau** te plaatsen, is het belangrijk dat je duidelijk aangeeft waarom dit de voorkeur heeft. In dat geval moeten er maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat fietsers nog steeds makkelijk en veilig toegang hebben tot de fietsenberging. Dit kan op twee manieren. Ofwel is de helling befietsbaar (1) ofwel wordt een luie trap aangelegd in combinatie met een fietslift (2)

(1) Helling

Ofwel is het hellingspercentage laag genoeg zodat het niveauverschil al fietsend te overbruggen is. Een hellingspercentage van 4% wordt beschouwd als het maximum. Voor hoogteverschillen kleiner dan 2,50 m kan een helling tot maximaal 8% worden toegestaan. De breedte van de helling en de lengte van de vrije draaicirkels boven-en onderaan, is minimum 2 m en minimum 3 m bij grote fietsstallingen vanaf 100 plaatsen. Afhankelijk van de gebruikersintensiteit kan het nodig zijn om de helling nog iets breder te maken.

Indien de helling naar de ondergrondse fietsenberging ook de helling is naar de ondergrondse autogarage, vragen we op de helling een strook van minimaal 2 meter breed te reserveren voor fietsers. Deze strook dient gescheiden te zijn van het autoverkeer. Zo draag je bij aan de verkeersveiligheid. Voor grote fietsenstallingen adviseren we om deze strook minstens 3 meter breed te maken.

(2) Luie trap met fietsgoten en fietslift

Ofwel is de hellingshoek te steil en moet het niveauverschil met de fiets aan de hand worden overbrugd. In dat geval dien je een luie trap met fietsgoten te installeren. Ondanks de aanwezigheid van een luie trap kunnen sommige mensen toch moeite hebben met het beklimmen of afdalen van steilere hellingen. Daarom is het belangrijk om een luie trap steeds te combineren met een fietslift. Op die manier hebben ook personen die over een mindere fysieke conditie beschikken (senioren, personen met een fysieke beperking, kleine kinderen, ...) toegang tot de fietsenberging.

De luie trap, goten en fietslift hebben idealiter de volgende eigenschappen:

- *Een luie trap heeft een ideale hellinghoek van 18% met een aantrede van 50 cm en optrede van 9 cm (of 60 cm en 10 cm). Een helling van 22% wordt beschouwd als het*

maximaal haalbare om te voet te kunnen overbruggen.

- De trap heeft een breedte van minimaal 2 m (exclusief de goten). Bij grote fietsenstallingen is dit 3 m.
- De trappers, tassen, ect van de fiets mogen niet tegen de muur komen, de afstand tussen goot en muur bedraagt daarom minimaal 30 cm
- Goten aan beide kanten van de trap hebben de voorkeur.
- De bovenkant van de goot loopt naadloos over in de vrije draairuimte boven- en onderaan de helling. Zo is er geen knik bij de overgang.
- De goot dient breed genoeg te zijn zodat alle courante types fietsbanden erin passen (minimaal 6 cm).
- De goot wordt bij voorkeur wat afgeschuind omdat de fiets bijna altijd schuin wordt gehouden.
- De fietslift moet minimaal twee personen met elk een fiets kunnen vervoeren. De

minimale netto afmetingen van de liftkooi zijn 1,40 m X 2,40 m (diagonaal 2,75 m) met een deuropening van 1,30 m X 2,10 m.

3.3.2 Type fietsenstalling

Een goede fietsenstalling houdt in dat je een fiets op een comfortabele manier en zonder al te grote krachtinspanning kan stallen. Daarnaast moet het gekozen fietssysteem voorkomen dat een fiets beschadigd wordt bij het stallen. Om fietsdiefstal te vermijden, is ook een goed aanbindsysteem nodig. Hieronder bespreken we de meest voorkomende types van fietsenstallingen.

Samenvatting richtlijnen:

Systemen op één niveau + hoog-laagsysteem	Min 50% van het aantal plaatsen
Dubbellaags systeem	Max 40% van het aantal plaatsen
Hangsysteem	Niet toegestaan, tenzij aan de ondergenoemde voorwaarden wordt voldaan
Buitenmaatse fietsen	Min 10% van het aantal plaatsen

Stelsysteem op één niveau en hoog-laagsysteem

Traditionele fietsenstallingen zijn fietsparkeervoorzieningen waarbij de fietsen naast elkaar gestald worden. Bij een fietsenstalling op één niveau is er geen hoogteverschil tussen de afzonderlijke fietsparkeerplaatsen en is er geen overlap tussen de fietsen. Dit systeem is het meest gebruiksvriendelijke. Fietsen kunnen met een minimale krachtinspanning gestald worden en hinderen elkaar niet.

Hoog-laag systemen zijn fietsparkeervoorzieningen waarbij er een verticaal niveauverschil bestaat tussen twee naast elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen. Bij dit systeem is er een beperkte overlap van de fietsen. Dit fietsparkeersysteem is net iets minder kwalitatief, omdat fietsen licht opgetild moeten worden en in elkaar kunnen blijven haken. Hoe dan ook zijn beide systemen aan te raden, omdat ze beide voldoende comfortabel zijn.

Minstens 50% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenparking moet daarom uit dergelijke fietsenstallingen bestaan.



Op één niveau



Hoog-laagsysteem

Dubbellaagse fietsenstalling

Bij dubbellaagse fietsparkeersystemen worden fietsen in twee verdiepingen boven elkaar gestald. Dit systeem is niet ideaal, omdat vooral de bovenste fietsparkeerplaatsen een grotere krachtinspanning vereisen die niet iedereen aankan. Daarom mag een dubbellaags fietsparkeersysteem nooit het enige type fietsenstalling zijn dat in een fietsenberging wordt gebruikt. Dit type wordt steeds gecombineerd met een fietsenstalling op één niveau of met een hoog-laagsysteem. Het aantal plaatsen van een dubbellaags fietsparkeersysteem (zowel in de boven- als de benedenverdieping) mag nooit hoger zijn dan 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenberging.



Dubbellaagse fietsenstalling

Hangsystemen

Bij hangsystemen wordt de fiets verticaal aan de muur gehangen. Dit systeem is niet gebruiksvriendelijk, omdat het stallen van de fiets een krachtinspanning vergt die niet voor elke doelgroep mogelijk is (bijvoorbeeld senioren, kleine kinderen, personen met een handicap, ...). Ook voor fitte personen is het gebruikscomfort veeleer laag. Bovendien is dit systeem niet geschikt voor verschillende fietstypes (bv. fietsen met fietstassen, speedpedelecs, fietsen met afwijkende maten, ...) Het systeem wordt daarom doorgaans negatief geadviseerd. De stad staat soms uitzonderingen toe als er voldaan wordt aan alle volgende voorwaarden:

- *Het aantal plaatsen van het hangstelsel mag nooit meer zijn dan 20% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenparking.*
- *De keuze voor een hangstelsel zal de Stad Gent enkel goedkeuren als het voor de gebruikers ervan goed te hanteren is.*

- *Indien de fiets met een hangstelsel aan het plafond wordt gehangen, mag dit nooit boven het gangpad of boven de manoeuvreerruimte gebeuren.*



Hangstelsel

Fietsenstalling voor buitenmaatse fietsen

Bij de inrichting van een fietsenparking wordt er steeds ruimte gemaakt voor buitenmaatse fietsen. Volgens het Algemeen Bouwreglement moet je in de fietsenbergingen van woonprojecten plaats voorzien voor buitenmaatse fietsen zodra een fietsenberging over meer

dan 10 fietsparkeerplaatsen beschikt (bij sociale woningbouw vanaf 21). Met 'buitenmaatse fiets' bedoelen we een fiets die door het formaat of door accessoires niet in een traditionele fietsenstalling past. Voorbeelden zijn een bakfiets, ligfiets, cargofiets, kratjesfiets, tandem, of aangepaste fiets voor mensen met een handicap. Minimum 10% (5% bij sociaal wonen) van het totale aantal fietsparkeerplaatsen behoud je voor buitenmaatse fietsen. Voor deze parkeerplaatsen wordt een lengte van 2,50 meter en een breedte van 1 meter aangehouden. Het is ook belangrijk om de zone voor het stallen van buitenmaatse fietsen op de grond te markeren en duidelijk te onderscheiden van de zone voor reguliere fietsen. Je kan de parkeervakken met wit omlijnen of de zone voor buitenmaatse fietsen markeren met een opvallende kleur. Bij sommige functies kan de verplichting tot het voorzien van fietsparkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen vervallen. Bij studentenhuisvesting voorziet het Algemeen

Bouwreglement bijvoorbeeld geen verplichting. Uiteraard kan het in bepaalde gevallen wel nuttig blijken om een zone voor buitenmaatse fietsen te voorzien, bijvoorbeeld voor minder mobiele studenten met driewielers of voor een bakfiets om collectieve boodschappen mee te doen.

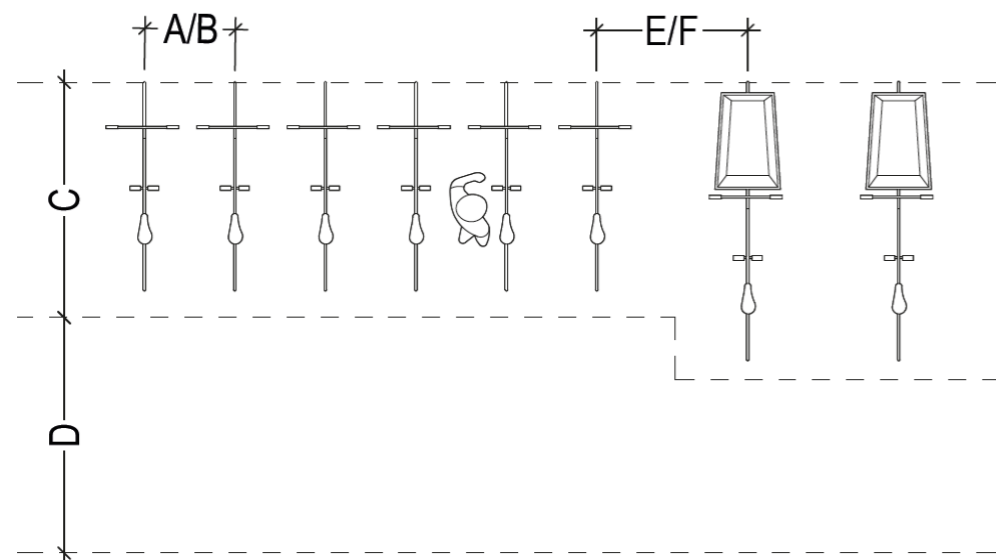


Ruimte voor buitenmaatse fietsen

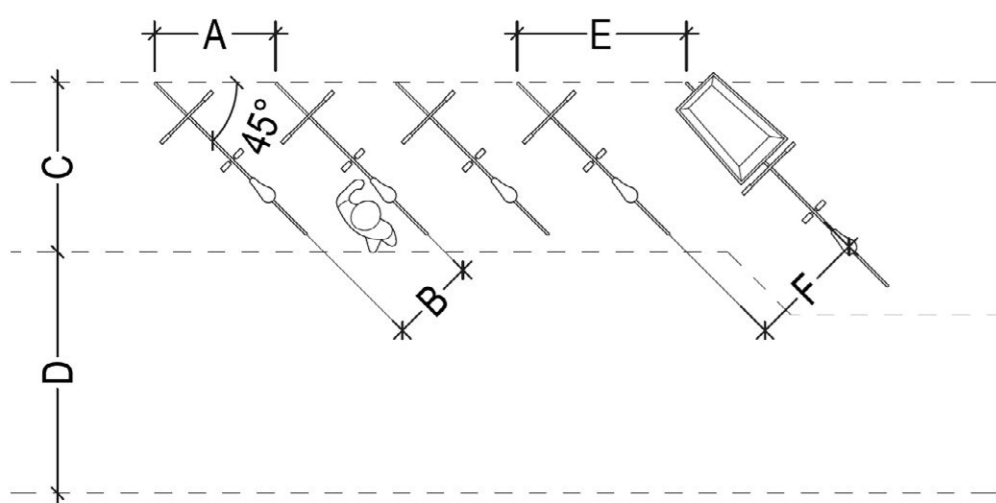
3.3.3 Afmetingen fietsenberging

De onderstaande minimummaten garanderen dat een fietsenberging als gebruiksvriendelijk wordt ervaren.

Samenvatting richtlijnen:



Loodrechte staanplaats



Standplaats onder hoek van 45°

	A/B	C	D (gang- pad)	E/F	Vrije hoogte	Opper- vlakte (richting- gevend)
Loodrechte staanplaats (90°)	Min. // aanbevolen	Minimum	Minimum	Min. // aanbevolen	Minimum	Minimum
Op één niveau	> 0,75 m // > 0,80 m	2 m	2 m	-	2,50 m	2,20 m ²
Hoog-laag	> 0,50 m // > 0,60 m	2 m	2 m	-	2,50 m	1,60 m ²
Dubbellaags - Op één niveau	> 0,75 m // > 0,80 m	2 m	2,65 m	-	2,75 m	1,50 m ²
Dubbellaags - hoog-laag	> 0,50 m // > 0,60 m	2 m	2,65 m	-	2,75 m	1,50 m ²
Buitenmaatse fietsen	-	2,50 m	2 m	1 m // 1,25 m	2,50 m	4 m ²
Hoofdgangpad > 100 fietsen	-	-	3 m	-	-	-
Standplaats onder 45°	Minimum	Minimum	Minimum	Minimum		
Op één niveau	A: 1,10 m B: 0,75 m	1,40 m	2 m	-		
Buitenmaatse fietsen	-	2 m	2 m	E: 1,40 m F: 1 m		

Oppervlakte-eisen (uit Algemeen Bouwreglement)

Artikel 5.6 in het Algemeen Bouwreglement geeft aan hoeveel ruimte je nodig hebt voor een kwalitatieve fietsenberging. De opgegeven vierkante meters zijn richtinggevend. De oppervlakte die nodig is om fietsen comfortabel te stallen, hangt immers nauw samen met de vorm van de ruimte, het systeem dat gebruikt wordt om een fiets te stallen en de schaal van de fietsenberging. Algemeen geldt: hoe efficiënter een ruimte ingericht wordt, hoe minder oppervlakte nodig is. Het is aan jou 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 voor standaardfietsen als buitenmaatse.

Bij een standaardfietsenstalling is ca. 2,2 m² nodig per fietsparkeerplaats om een fiets comfortabel te stallen. Dit is 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 soms mogelijk om de nodige oppervlakte te verkleinen tot 1,5 m² per fiets. Dit kan bijvoorbeeld door dubbel gebruik van gangpaden en een combinatie van verschillende systemen om fietsen te stallen.

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. Omdat buitenmaatse fietsen zowel voor het stallen als voor het manoeuvreren meer ruimte nodig hebben, worden die parkeerplaatsen best geclusterd.

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

As-op-asafstand

De as-op-asafstand heeft betrekking op de ruimte tussen twee afzonderlijke fietsparkeerplaatsen. Een optimale as-op-asafstand zorgt niet alleen voor het comfortabel parkeren van de fiets, maar minimaliseert ook het risico op beschadigingen.

Bij een fietsenstalling op één niveau hou je rekening met de wettelijke breedte van een fiets, namelijk 0,75 m. Aangezien fietsen elkaar bij een hoog-laagsysteem gedeeltelijk overlappen, volstaat een minimale breedte van 0,50 m. Bij dubbellaagse systemen zijn deze as-op-asafstanden eveneens van toepassing.

Gangpaden

Gangpaden moeten steeds 2 meter breed zijn. Bij grote fietsenparkings vanaf 100 fietsparkeerplaatsen wordt een onderscheid gemaakt tussen de gewone gangpaden en hoofdgangpaden. Een hoofdgangpad heeft een minimale breedte van 3 meter als er meer dan 100 fietsen gestald worden. De hoofdgangpaden van grote fietsenstallingen zijn liefst al fietsend toegankelijk. Er moet ook rekening gehouden worden met de ruimte die nodig is achter het rek. Die is nodig om comfortabel buitenmaatse fietsen te kunnen stallen en voor dubbellaags fietsparkeren, zoals je kan zien in bovenstaande schema's.

Deuropening

Voorzie een deuropening die breed genoeg is, zodat het mogelijk is om op een comfortabele manier de fietsenberging te betreden of verlaten met de fiets aan de hand. Bij kleinere fietsenbergingen kan een deuropening met een vrije doorgang van 1,10 m volstaan.

Bij fietsenstallingen met een grotere capaciteit (>100 fietsparkeerplaatsen) dient de vrije doorgang altijd 1,30 meter of meer te zijn.

Hoogte fietsenberging

De vrije hoogte van de fietsenparking is standaard minimaal 2,50 m. Bij dubbellaagse fietsparkeersystemen is die minstens 2,75 meter.

3.3.4 Andere kwaliteitseisen

Samenvatting richtlijnen:

Een goede fietsenberging is overdekt, tenzij ze is bestemd voor kortparkeren.

Een goede fietsenberging is afsluitbaar, tenzij ze is bestemd voor kortparkeren.

Een goede fietsenberging is goed verlicht.

Een goede fietsenberging beschikt over oplaadpunten.

Een goede fietsenberging:

- **Bescherm** de fietsen en fietsers tegen de weersomstandigheden. Meergezinswoningen en studentenkamers moeten daarom,

zoals vastgelegd in het Algemeen Bouwreglement, beschikken over een **overdekte** fietsenparking. Voor andere projecten wordt gekeken naar de doelgroep om te bepalen of een overdekte stalling al dan niet aangewezen is. Wanneer een groot deel van de fietsen langdurig (een (werk) dag of langer) gestald blijft, is een overkapping een meerwaarde. Bijvoorbeeld aan een woning, bedrijf of school. Bij fietsenstallingen waar slechts voor kortere tijd een fiets wordt gestald, is een overkapping aangeraden, maar niet verplicht. Bijvoorbeeld voor bezoekers aan woningen of klanten bij handelszaken.

- **Is afsluitbaar.** Deze bergingen kunnen geopend worden met een badge, code of een sleutel. Op die manier kan de fiets veilig worden gestald. Niet alle fietsenbergingen moeten echter afsluitbaar zijn. Als de fietsenberging is gericht op kortere parkeerperiodes is het net belangrijk dat fietsers vrij in en uit kunnen gaan. Dit is

bijvoorbeeld altijd het geval voor de fietsenberging voor bezoekers aan woningen of klanten bij handelszaken.

- **Is goed verlicht.** Een goed zichtbare en verlichte fietsparking verhoogt het veiligheidsgevoel en gebruiksgemak aanzienlijk. Bij voorkeur maak je gebruik van natuurlijke lichtinval. Ook de route naar de fietsenberging verlicht je voldoende
- **Beschikt over goed bereikbare oplaadpunten voor elektrische fietsen.** Het gebruik van elektrische fietsen (incl. speedpedelecs) is immers al even ingeburgerd en stijgt nog steeds. De oplaadpunten faciliteren dit gebruik.

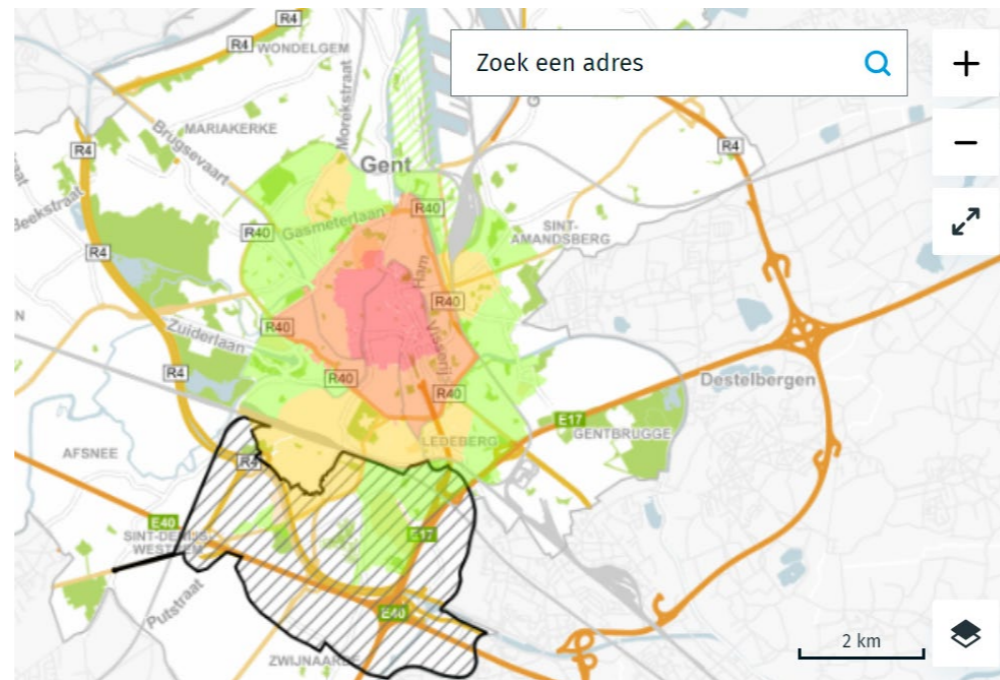


Oplaadpunten in fietsenstalling

AUTOPARKEREN

4.1 Gebiedsindeling

De autorichtlijnen opgenomen in dit document variëren naargelang de precieze locatie van het project. Het grondgebied van de stad Gent heeft immers niet overal dezelfde omgevingseigenschappen. We stemmen de richtlijnen daarom af met de zoneringen van het betalend parkeren op straat. Deze afbakening is namelijk reeds afgestemd op het ruimtelijk functioneren van het gebied en houdt onder meer rekening met de bereikbaarheid, voorzieningsniveau, parkeerdruk, enz. De afbakening van de verschillende zones komt steeds overeen met het laatst geldende reglement van straatparkeren. [De webkaart zones parkeerrichtlijnen](#) geeft de afbakening weer. Het is dus belangrijk om zeker altijd deze webkaart te raadplegen om de actueel geldende zonering te kennen. Onderstaande weergave is louter informatief.



Rood: hoogstedelijk gebied

Oranje: centraal stedelijk gebied

Geel: zone met specifiek mobiliteitsprofiel

Groen (gearceerd): stedelijk gebied

Wit: randstedelijk gebied en buitengebied

Zwarte arcering: Zuidelijke Mozaïek

Let op bij onderstaande gebieden:

- **Zuidelijke mozaïek:** deze zone zal de komende jaren sterk ontwikkelen. Een belangrijk element om de bereikbaarheid te blijven garanderen, is het beperken van de automobilititeit naar deze terreinen. Daarom werd er voor deze zone een aparte autoparkeerrichtlijn opgesteld.
- **Voor bepaalde bedrijventerreinen** zoals Eiland Zwijnaarde, The Loop, Technopark Ardoyen, etc. (niet-limitatieve oplijsting) moet ook rekening gehouden worden met de specifieke voorschriften voor die zones. Voor meer info hierover kan contact opgenomen worden met mobiliteit.ruimtelijkeprojecten@stad.gent.
- **Voor havengebied** wordt maatwerk toegepast. (Dit gebied wordt niet aangegeven op de kaart.)

Meer informatie over de zonering van betalend parkeren en de evaluatie vind je terug in [het parkeerplan van Stad Gent](#).

4.2 Autoparkeereis

Onderstaande tabellen geven het verplichte aantal autoparkeerplaatsen weer voor de verschillende functies of activiteiten in de verschillende parkeerzones. De autoparkeereis wordt ofwel uitgedrukt per woning/unit, ofwel per 100 m² bvo, ofwel per 100 m² nho.

Bezoekersplaatsen bij wonen worden apart berekend en opgeteld bij het totale aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners. Hierbij moet het aantal woonentiteiten/kamers/units vermenigvuldigd worden met de factor uit de onderstaande tabel. Bezoekersplaatsen voor andere functies dan wonen zijn reeds zijn hier een bepaald percentage van het totale aantal plaatsen. Er is dus geen aparte richtlijn voor.

4.2.1 Wonen en studentenhuisvesting

BEWONERS							BEZOEKERS		
	Eenheid	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	rode - oranje - gele zone	groene zone	witte zone
Sociaal wonen Bezoekers: Enkel indien parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar domein.	Per woning	max 0,4	0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	min. 0,4	0	min 0,1	0,2-0,5
Eensgezinswoningen en appartementen.	Per woning	max 0,6	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-1	0,8-2	0	min 0,1	0,2-0,5
Studio's, kamerwoningen en studentenhuisvesting	Per kamer/unit	Geen autoparkeerplaatsen toegestaan							

4.2.2 Andere functies

Via de tabel hiernaast kan de autoparkeereis voor kantoren, arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijven, detailhandel, en commerciële dienstverlening worden berekend.

WERKNEMERS								AANDEEL BEZOEKERS IN TOTAAL
	Eenheid	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Zuidelijke mozaïek	
Kantoren	100 m ² bvo	max 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	Minimum van de onder- liggende zone - 10%	5 %
Arbeidsintensieve bedrijven	100 m ² bvo	max 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9		5 %
Arbeidsextensieve bedrijven	100 m ² bvo	max 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9		5 %
Detailhandel	100 m ² nho	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5		85 %
Commerciële dienstverlening	100 m ² nho	max 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4		20 %

4.2.3 Afwijken op het aantal autoparkeerplaatsen

Zoals reeds vermeld in paragraaf 2.2. kan het zijn dat je het aantal autoparkeerplaatsen, niet kan of wil realiseren. Hieronder sommen we op in welke omstandigheden afwijkingen ten opzichte van het minimum of maximum te realiseren parkeerplaatsen gemotiveerd kan toegestaan worden. Dit is een niet-limitatieve opsomming:

4.2.3.1 Minder dan de minimumrichtlijn

- Bij verbouwing van een rechtmatig tot stand gekomen meergezinswoning waarbij het aantal woningen niet verhoogd wordt;
- 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;
- Als het niet mogelijk is om het vereist aantal parkeerplaatsen te realise-

ren omwille van behoud van groen of erfgoedwaarden, ...

- *Wanneer het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd en dit ook op lange termijn bestendig kan worden. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de functie, de aantrekkelijkheid van de looproute, het geldende parkeerregime, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. De aanvaardbare loopafstand zal van project tot project verschillen.*
- *Als een bedrijfsvervoerplan een lagere parkeerbehoefte verantwoordt.*
- *Wanneer er historisch reeds een overaanbod aan autoparkeerplaatsen werd gerealiseerd en kan aangetoond worden dat dit aantal de parkeernood bij uitbreidingen kan opvangen*
- *Wanneer kan aangetoond worden dat er door omgevingsfactoren of eigen initia-*

tieven er meer kan ingezet worden op het gebruik van duurzame modi (bv. nabijheid OV-knooppunt, deelwagens, extra fietsparkeerplaatsen, eigen shuttledienst...)

Je motiveert dit in de aanvraag en vermeldt daarin ook flankerende of compenserende maatregelen zoals:

- **Extra fietsparkeerplaatsen**

De fietsparkeerrichtlijnen en de autoparkeerrichtlijnen hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: waar fietsparkeerrichtlijnen hoog zijn, zijn de autoparkeerrichtlijnen lager. Je kan in bepaalde gebieden en voor bepaalde functies een aantal autoparkeerplaatsen uitwisselen met fietsparkeerplaatsen. Dat betekent dat je minder autoparkeerplaatsen moet realiseren op voorwaarde dat extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Als je bij de ontwikkeling meer fietsparkeerplaatsen realiseert dan in de fietsparkeerrichtlijn vermeld wordt, kan

je afwijken van de minimum autoparkeerrichtlijn die van toepassing is. Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal gevraagde autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 10%). Per autoparkeerplaats die vervalt, voorzie je minstens 2 extra fietsstalplaatsen.

- **Plaatsen voor autodelen**

Als je bij ontwikkeling parkeerplaatsen voor deelauto's voorziet, kan je afwijken van de minimum autoparkeerrichtlijn. Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal gevraagde autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 20%). 1 deelauto vervangt maximum 4 autoparkeerplaatsen. Je voorziet dan voldoende garanties in de omgevingsvergunningsaanvraag dat dit effectief zal gerealiseerd worden.



- **Dubbel gebruik van autoparkeerplaatsen**
Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, kan je bij het bepalen van de parkeereis rekening houden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Hierdoor is de totale parkeerbehoefte lager dan de som van de parkeerbehoefte per functie. Voorwaarde is wel dat je vastlegt dat de voor meervoudig gebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Je maakt duidelijk hoe dit in de praktijk georganiseerd zal worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen en afgesloten garageboxen daarvan geen deel uitmaken. Meervoudig gebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. De aanwezigheidspercentages voor deze berekening staan vermeld in de tabel hiernaast.

Tabel: aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen*

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

*Bron tabel: <https://parkeernormen.utrecht.nl/>

4.2.3.2 Meer dan de maximumrichtlijn

Gemotiveerd afwijken van de bovengrens is enkel mogelijk in volgende gevallen:

- *Bij gefaseerde projecten, waarbij in een aanvraag reeds autoparkeerplaatsen voor een latere fase of voor het volledige project voorzien worden,*
- *Een gefaseerd project is bijvoorbeeld een groot project met verschillende deelfases waarbij je voor een deelproject in een eerste fase meer parkeerplaatsen mag bouwen dan de eigen parkeerbehoefte en dit parkeeraanbod in een latere fase gebruikt voor een volgend deelproject. Bij projecten waarbij parkeren gebundeld voorzien wordt voor een groter geheel van gebouwen of functies*
- *Soms wordt bij een gebiedsontwikkeling voorzien dat parkeren gebundeld wordt voor een geheel van functies of gebouwen, die bundeling dekt dan de totale behoefte en biedt extra kansen voor dubbel gebruik. In zo'n geval moet niet elk*

individueel bedrijf of deelproject op eigen terrein in zijn parkeerbehoefte voorzien.

- *Bij detailhandel in de groene of de witte zone, voor zover de noodzaak daartoe aangetoond wordt in de motivatie*
- *Voorbeelden van een motivatie:*
 - › *een hogere bezoekersintensiteit met een tragere roulatie van cliënteel,*
 - › *de aard van de producten, zoals grootte of gewicht vereisen het gebruik van een auto.*
- *Bij bedrijven waarbij de parkeerbehoefte groter is door bv. ploegendienst/shiftwerking, voor zover de noodzaak daartoe aangetoond wordt in de motivatie. In dat geval moet er evenredig ook meer fietsparkeerplaatsen voorzien worden.*
- *Je motiveert altijd grondig jouw aanvraag tot afwijken. De vergunningverlenende overheid bepaalt uiteindelijk of ze met de afwijking akkoord gaat.*

4.3 Inrichten autoparkeerplaatsen

Conform de algemene visie en principes, wordt de parkeerbehoefte die voortvloeit uit een project, opgevangen op eigen terrein. Als een deel van dat private terrein toekomstig openbaar domein is, dan kan het bezoeker-sparkeren ook op dat toekomstig openbaar domein opgevangen worden zolang dit past binnen de inrichting daarvan.

Het volstaat niet om het gevraagde aantal parkeerplaatsen op plan in te tekenen. De inrichting van de parking of parkeergarage moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. De autoparkeerplaatsen en de parkeerweg moeten comfortabel ingericht zijn zodat de parking vlot bruikbaar is. Bij slechte inrichting zal de parking niet optimaal benut worden waardoor de auto's toch op straat terecht komen. Hieronder vind je enkele basisprincipes mee die moeten gerespecteerd worden.

Bijkomend kunnen de [NEN 2443-normen](#) gebruikt worden als goede leidraad voor het comfortabel inrichten van parkings.

- *Parkeerplaatsen bij projecten die de drempelwaarde bereiken, moeten georganiseerd zijn als open staanplaatsen en mogen niet individueel afgesloten worden. De bouw van nieuwe garageboxen wordt bijgevolg niet toegestaan. Om een optimaal gebruik als autoparkeerplaats te garanderen moeten het open staanplaatsen zijn, al of niet overdekt, zowel boven- als ondergronds. Individuele garages of autoboxen 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.*
- *Parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk geclusterd en vlot toegankelijk zijn. Voor bezoekersplaatsen vragen we bijkomend dat ze niet gelegen zijn achter een poort*

of slagboom. Indien dit wel het geval is moet er een systeem zijn om bezoekers vlot toegang te geven tot deze plaatsen.

- *Indien het parkeren ondergronds georganiseerd wordt, mag de helling maximaal 25% bedragen.*



Colofon

Verantwoordelijke uitgever
Mieke Hullebroeck
algemeen directeur
Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Contact:
Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Postadres:
Botermarkt 1, 9000 Gent

Bezoekadres:
Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent

mobiliteit@stad.gent
stad.gent/mobiliteit

Redactie & layout:
Mobiliteitsbedrijf Stad Gent