

STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING OP HET AANLEGGEN VAN AUTOPARKEERPLAATSEN EN FIETSENSTALLINGEN, DUFFEL

INHOUDSOPGAVE

Inleiding (toelichtend karakter)	2
Verordenend gedeelte	4
Artikel 1. Toepassingsgebied, gebiedsindeling en gebruik.....	4
Art. 1.1 Toepassingsgebied.....	4
Art. 1.2 Gebiedsindeling	5
Art. 1.3 Gebruik van de parkeernorm	6
Artikel 2. Fietsparkeernorm.....	10
Artikel 3. Autoparkeernorm	16

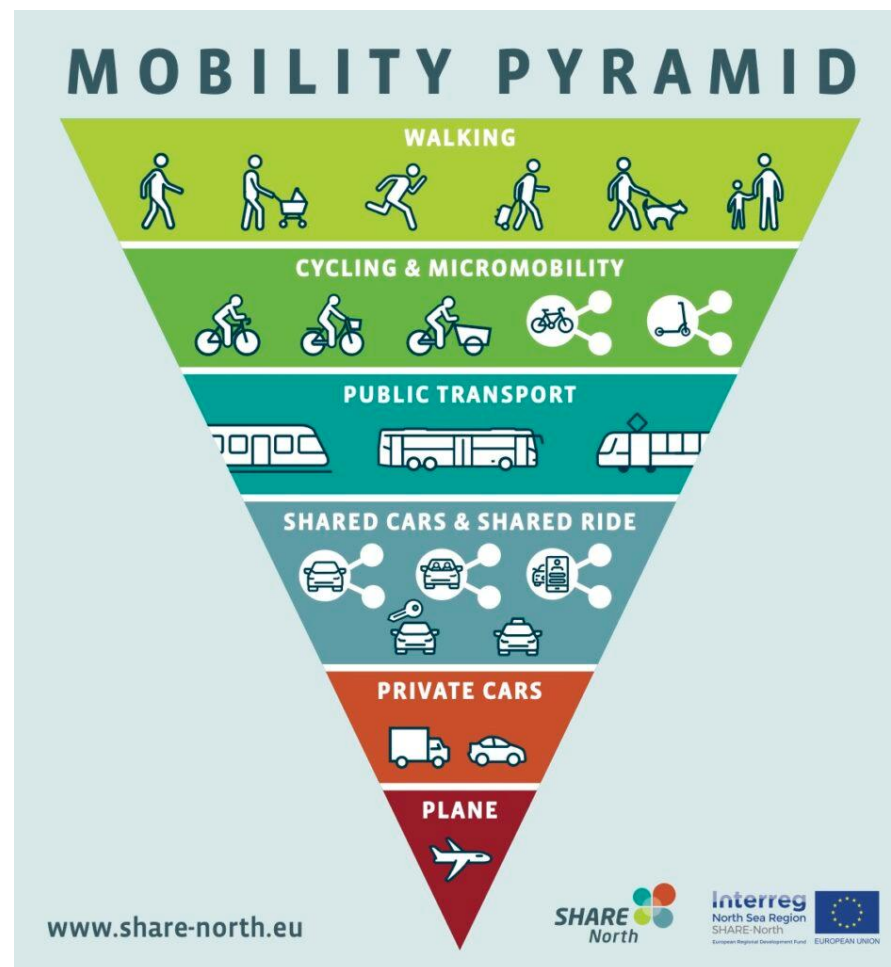
INLEIDING (TOELICHTEND KARAKTER)

Duffel wenst in te zetten op een kwalitatieve leefomgeving. Wonen, omgevingskwaliteit en mobiliteit zijn zeer nauw verbonden. Waar mensen wonen, moeten ze zich ook verplaatsen: naar het werk, boodschappen halen of om te ontspannen. Duffel wenst deze verplaatsingen zo kort mogelijk te houden door voorzieningen in relatie te brengen met de woonwijken. Op die manier wordt gestimuleerd dat deze verplaatsingen ook gemakkelijk te voet of met de fiets gedaan kunnen worden.

Om een kwalitatieve leefomgeving te realiseren en op een kwalitatieve manier te kunnen verdichten dient men eveneens een onderbouwde visie te ontwikkelen over mobiliteit. Een belangrijk onderdeel van deze mobiliteitsvisie handelt over het **omgaan met de parkeerdruk** die gepaard gaat met de toename van woningen en activiteiten. Duffel stelt duidelijk dat **duurzame mobiliteit** hierbij centraal dient te staan. Duurzame mobiliteit omschrijven we als voldoende mobiliteit om volwaardig deel te nemen aan het maatschappelijk leven zonder dat de negatieve gevolgen van ons individueel mobiliteitsgedrag de mobiliteit van anderen op korte of lange termijn nadelig beïnvloeden. Daarom wordt bij projecten steeds de volgende **omgekeerde mobiliteitspiramide** als uitgangspunt genomen. Deze is ontwikkeld binnen het Europese Interreg SHARE-North project en wordt gehanteerd in de ontwerpwijzer van AWW rond Hoppinpunten. Deze piramide geeft een voorstelling van de meest duurzame en meest wenselijke vorm van mobiliteit - wandelen - tot de minst duurzame en minst gewenste vorm van verplaatsingen - vliegen, voorafgegaan door de privéwagen. Deelfietsen en deelsteps worden ondergebracht onder 'fietsen en micromobiliteit'. Deelwagens worden onder het openbaar vervoer geplaatst, maar boven het private wagenbezit.

Om dit principe zijn uitwerking te laten vinden in het omgevingsvergunningenbeleid, dient er rekening gehouden te worden met het belang van duurzame mobiliteit om juist het dichtslibben van de kern met auto's tegen te gaan. **Duffel wenst zo weinig mogelijk bijkomende wagens aan te trekken naar de kern om deze leefbaar en bereikbaar te houden.**

Door het opstellen van **parkeernormen** beoogt de gemeente de leefbaarheid en kwaliteit van Duffel te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. Parkeernormen vormen een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid en vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers,



Het bepalen van parkeernormen moet verzekeren dat het **mobilitetsprofiel van toekomstige ontwikkelingen** in overeenstemming is met de gemeentelijke mobiliteitsvisie. De parkeernormen scheppen duidelijkheid in de verwachtingen van de gemeente naar projectontwikkelaars en bieden een houvast bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag bij nieuwe ontwikkelingen.

Leidende principes in parkeernormen

1. Parkeeroplossing op eigen terrein

Om de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de gemeente te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. Dit moet voorkomen dat de uiteindelijke parkeerbehoefte gekoppeld aan het project zonder meer op het openbaar domein afgewenteld wordt. Per uitzondering kan deze behoefte geclusterd worden ingevuld; in deze gevallen is een afstemming met de vergunningverlenende overheid noodzakelijk en moeten er binnen het vergunningenkader duidelijke en robuuste afspraken verankerd worden.

2. Minimumnorm voor fietsers.

De norm voor fietsparkeren is een minimumnorm die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd dienen te worden. Er is geen maximum fietsparkeernorm. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd mag worden, wordt niet beperkt. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de **beschikbaarheid en kwaliteit** van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming.

3. Een lage autoparkeernorm.

Het gebruik van een lage autoparkeernorm draagt de voorkeur omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegengaat. Hoe meer parkeerplaatsen voor wagens er beschikbaar zijn, hoe meer autoverkeer wordt aangetrokken. De normen mogen echter ook niet te streng zijn. Er kan hierdoor namelijk parkeeroverlast op straat ontstaan omdat de feitelijke parkeervraag (deels) op het openbaar domein wordt opgevangen.

4. Vork van een relatief minimum en een absoluut minimum voor autoparkeernormen.

Er wordt gekozen om met een combinatie van een relatief minimum en een absoluut minimumaantal parkeerplaatsen per normslag (units of m² vloeroppervlakte) te werken. Relatieve minimumnormen garanderen dat – wanneer er niet ingezet wordt op duurzame mobiliteit en het principe van de omgekeerde mobiliteitspiramide – de extra vraag naar parkeerplaatsen bij een project wordt opgevangen op eigen terrein. De absolute minimumnormen kunnen gehanteerd worden wanneer er wordt ingezet op duurzame mobiliteit waardoor de vraag naar autoparkeerplaatsen daalt. Het is eveneens een stimulans voor de ontwikkelaar om in te zetten op duurzame mobiliteit zoals beschreven in de inleiding.

5. Belang omgevingscapaciteit en gebiedsindeling

Naast de berekening van de parkeernorm, moet ook rekening gehouden worden met de **omgevingscapaciteit**. Afhankelijk van locatie heeft een omgeving een bepaalde draagkracht voor extra mobiliteitsgeneratie en dusdanige impact op verkeersleefbaarheid, toegankelijkheid of veiligheid. Het volstaat niet dat een ontwikkeling voldoet aan het aantal parkeerplaatsen zoals voorgeschreven door de parkeernormen. De omgevingsambtenaar kan een negatief advies verstrekken over de bouwaanvraag als blijkt dat de omgevingscapaciteit het bijkomend autoverkeer gegenereerd door het project niet aankan. Het opmaken van een mobiliteitsstudie/mobiliteitstoets of MOBER kan hier zeer belangrijk zijn. Bij twijfel en bij gebrek aan MOBER verplichting (cf. wettelijke ondergrenzen voor opmaak MOBER in BVR 27/11/2015) kan een modelmatige mobiliteitsstudie worden opgevraagd bij de aanvrager. De parkeernorm is ook niet voor elk gebied hetzelfde. Hoe dichter men bij de dorpskern komt, hoe lager de autoparkeernorm en hoe groter de opportuniteiten voor het stimuleren van een modal shift naar fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bereikbaarheid, de aanwezige functies en de gebruikintensiteit van de ruimte spelen een rol.

VERORDENEND GEDEELTE

ARTIKEL 1. TOEPASSINGSGEBIED, GEBIEDSINDELING EN GEBRUIK

Art. 1.1 Toepassingsgebied

De parkeerverordening is van toepassing op alle bouwwerken: nieuwbouw, herbouw, verbouwing en uitbreiding met inbegrip van functiewijzigingen op het grondgebied van Duffel, met uitzondering van verbouwingen en uitbreidingen aan woningen zonder verhoging van het aantal woongelegenheden.

Toelichting

De parkeernorm wordt toegepast in het kader van het omgevingsvergunningenbeleid en maakt deel uit van de evaluatie van de vergunningsaanvraag. Omgevingsvergunningsaanvragen dienen te voldoen aan de parkeernorm. Desgevallend worden voorwaarden aan de omgevingsvergunning gekoppeld, in overeenstemming met deze parkeernorm.

Gebieden waarbij een bestemmingsplan (BPA of RUP) een parkeernorm voorschrijft vallen buiten de scope van deze verordening, voor de deelaspecten vermeld in het bestemmingsplan. Voor deelaspecten die niet vermeld worden in het bestemmingsplan blijft de verordening van toepassing.

Art. 1.2 Gebiedsindeling

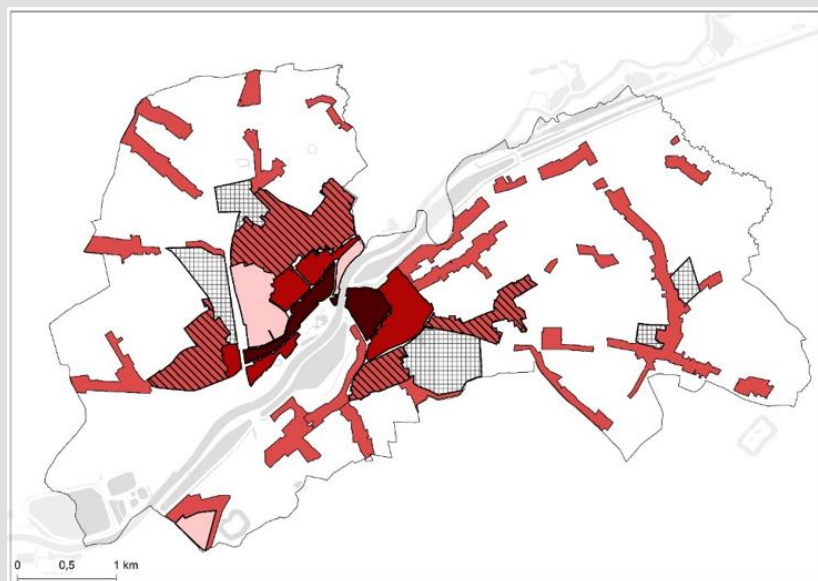
Voor de toepassing van de parkeerverordening wordt het gebied gedifferentieerd in deelgebieden volgens de kaart in bijlage 1.

Volgende zones worden gedefinieerd:

- a. Centrumgebied
- b. Centrumwijk
- c. Randwijk
- d. Woonlint
- e. Onderzoeksgebieden en reservegebieden: voor de onderzoeksgebieden en reservegebieden wordt geen parkeernorm vastgelegd. Deze dient project per project bekeken te worden.
- f. Buitengebied (gelegen buiten de deelgebieden)

Deze gebieden zijn afgebakend op basis van ruimtelijke karakteristieken zoals: de dichtheid, de bereikbaarheid, de aanwezige functies, de gebruikintensiteit van de ruimte, de situering t.o.v. de kern en de reeds bestaande woningtypes. Op die manier worden vijf verschillende gebiedscategorieën gedefinieerd.

De parkeernorm is niet voor elke zone dezelfde. Het werken met meerdere zones creëert de mogelijkheid om meer lokale nuances te leggen.



- Centrumgebied
- Centrumwijk
- Randwijk
- Woonlint
- Reservegebieden (waar nodig worden uitspraken gedaan in andere trajecten)
- Onderzoeksgebieden met eigen interne logica (waar nodig worden uitspraken gedaan in andere trajecten)
- Buitengebied

Zie bijlage 1: gebiedsindeling voor een kaart op groter formaat die uitspraken doet op perceelsniveau.

Art. 1.3 Gebruik van de parkeernorm

§1. Berekenen van de parkeernorm

- a) De parkeernorm wordt berekend door de omvang van de ontwikkeling of verbouwing (normslag) te vermenigvuldigen met de parkeernorm van de betreffende zone. Dit levert een bepaald minimumaantal parkeerplaatsen op waaraan de ontwikkeling dient te voldoen. Hierbij wordt volgens wiskundige regels afgerond. Dat aantal parkeerplaatsen wordt de minimumparkeernorm voor fietsen of de relatieve minimumparkeernorm voor wagens genoemd.
- b) Bij functiewijzigingen of verbouwingen wordt bij de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de parkeervraag en het parkeeraanbod van de bestaande situatie. De huidige parkeernorm mag worden afgetrokken van de nieuwe parkeernorm, zodat enkel het verschil aan parkeerplaatsen nog gerealiseerd moet worden. Als de parkeernorm van de oude functie hoger is dan de parkeernorm van de nieuwe functie, hoeft het overaanbod aan parkeerplaatsen niet te worden opgegeven.

Synthese van de berekeningsformule:

Parkeernorm = normslag x aantal gevraagde parkeerplaatsen voor de desbetreffende functie in de zone, afgerond volgens wiskundige afrondingsregels.

Onder een verbouwing wordt het vergunningsplichtig omvormen, renoveren, verbeteren of herstellen van een gebouw verstaan. Een gebouw afbreken en herbouwen of alleen enkele muren behouden, wordt beschouwd als nieuwbouw.

§2. Toepassing van de parkeernorm voor wagens

Er kan van de **relatieve minimumparkeernorm voor wagens** afgeweken worden. Dit kan op gemotiveerd verzoek worden toegestaan door de vergunningverlenende overheid, met als ondergrens de absolute minimumnorm. Dergelijke afwijking kan in onderstaande gevallen:

- a. Omwille van de locatie van het project: een nieuwe ontwikkeling ligt bijvoorbeeld naast het station en de fietsostrade.
- b. Extra fietsparkeerplaatsen: de fietsparkeernorm en de autoparkeernorm hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: waar fietsparkeernormen hoog zijn, zijn de autoparkeernormen lager. Het is wenselijk in bepaalde gebieden en voor bepaalde functies een aantal autoparkeerplaatsen uit te kunnen wisselen met fietsparkeerplaatsen. Dat betekent minder autoparkeerplaatsen realiseren op voorwaarde dat extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het uitwisselen van fietsparkeerplaatsen door extra autoparkeerplaatsen te realiseren is niet gewenst. Indien bij de ontwikkeling meer fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de fietsparkeernorm voorschrijft, kan men afwijken van de relatieve minimumparkeernorm voor wagens. Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal gevraagde autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 10%) waarbij per autoparkeerplaats die vervalt minstens 2 extra fietsstalplaatsen moeten worden voorzien.
- c. Verder kan de vergunningverlenende overheid een afwijking van de relatieve minimumparkeernorm voor wagens toestaan indien deelwagens worden voorzien overeenkomstig de voorwaarden van artikel 3, §6 van deze verordening.

§3. Uitzonderingsregels waarbij minder parkeerplaatsen dan de **absolute minimumparkeernorm** voor wagens kunnen worden toegestaan:

- a. In gevallen wanneer de initiatiefnemer de absolute minimumparkeernorm voor wagens niet kan realiseren kan dit

Rekenvoorbeelden

- Bij een woonontwikkeling van 30 appartementen in centrum Duffel is de relatieve minimumparkeernorm voor wagens 39 (1 per wooneenheid en 0,3 bezoekersparking in een centrumwijk). Het voorzien van 2 deelwagens op de bovengrondse bezoekersparking kan de parkeernorm naar een absoluut minimum brengen van 30 (9 bespaarde parkeerplaatsen en 23% substitutie) en waarbij elke deelwagen ongeveer 4,5 parkeerplaatsen uitspaart.

- Bij het ontwikkelen van 53 woningen in het buitengebied van Duffel is de relatieve minimumparkeernorm voor wagens 80 (1,2 per wooneenheid en 0,3 bezoekersparking of $53 \times 1,5 = 79,5$). De afrondingsregel verloopt volgens wiskundige regels, dus in dit geval 80. Het voorzien van 2 deelwagens op de geclusterde parking kan de parkeernorm naar een absoluut minimum van 69 parkeerplaatsen brengen (11 uitgespaarde parkeerplaatsen of 13,75% substitutie) en waarbij elke deelwagen ongeveer 5,5 parkeerplaatsen uitspaart.

De vergunningverlenende overheid zal een afwijking van de relatieve minimumparkeernorm voor wagens eerder toestaan indien, naast motieven gestoeld op de locatie van het project, eveneens wordt ingezet op extra fietsparkeerplaatsen.

door de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd verzoek worden toegestaan. Er is op dat moment een compensatoire vergoeding voor het ontbrekend aantal parkeerplaatsen verschuldigd overeenkomstig de stedenbouwkundige verordening inzake financiële lasten bij omgevingsvergunningen en het belastingreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen en supprimeren van publieke parkeerplaatsen. b. In gevallen van gesloten bebouwing met een gevelbreedte kleiner dan 8m en onvoldoende ruimte tot de rooilijn waardoor er geen mogelijkheid bestaat om een parkeerplaats op eigen terrein op een kwalitatieve manier in te richten kan de vergunningverlenende overheid afwijkingen toestaan op de absolute minimumparkeernorm voor wagens. In dit geval vervalt eveneens de verplichting tot het betalen van een compensatoire vergoeding.	<i>Het afkopen van autoparkeerplaatsen kan slechts voor een beperkt deel van de parkeerplaatsen. Dit staat in verhouding tot het project en bedraagt richtinggevend maximaal 15% van de parkeernorm.</i> <i>Mogelijke redenen hiertoe zijn:</i> - <i>Wanneer het perceel niet toestaat om de gevraagde parkeernorm kwalitatief te integreren in het project;</i> - <i>Het verbouwen van historisch waardevolle gebouwen, met name beschermde monumenten, panden gelegen binnen beschermd dorpsgezicht of opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed</i> <i>De standaardafmetingen voor parkeerplaatsen zoals gedefinieerd in art. 2§2 voor fietsers en art. 3§7 voor wagens worden gehanteerd om de toepassing van art. 1.3 §3 b. te beoordelen.</i>
§4. Er kan afgeweken worden van de minimumparkeernorm voor fietsen in onderstaande gevallen: a. Het voorzien van aangepaste woonentiteiten; b. Voor projecten met een gevelbreedte kleiner dan 8m en onvoldoende ruimte tot de rooilijn; c. Bij verbouwing van historisch waardevolle gebouwen, met name beschermde monumenten, panden gelegen binnen beschermd dorpsgezicht of opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed; d. Wanneer andere belangen zwaarder wegen of als er sprake is van tegenstrijdige normen (vb. brandweer, groen, ...).	
§5. Meer parkeerplaatsen dan de relatieve minimumnorm a. Voor fietsenstallingen wordt geen maximumnorm vooropgesteld.	

- b. Voor autoparkeerplaatsen is het in de meeste gevallen niet wenselijk om significant meer parkeerplaatsen te realiseren dan de relatieve minimumnorm. Het is denkbaar dat een aanvrager meer parkeercapaciteit wil realiseren dan het aantal parkeerplaatsen dat met de parkeernorm is berekend. 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 op het openbaar domein in de directe omgeving.

Bij de vraag tot het significant meer parkeerplaatsen realiseren dan de relatieve minimumnorm is er afstemming met de bevoegde overheid noodzakelijk, vooraleer de omgevingsvergunningsaanvraag wordt ingediend.

ARTIKEL 2. FIETSPARKEERNORM

	Functie	Normslag	Minimale fietsparkeernorm	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen
Wonen	Meergezinswoning	Aantal slaapkamers + 1	1	Excl. bezoekers
	Eéngesinswoningen = 0 / vrijgesteld			
	Assistentiewoningen			
	Bezoekers bij meergezinswoningen vanaf 6 wooneenheden	Wooneenheid	1	
Werk (incl. bezoekers)*	Kantoren	100 m² BVO	2	5%
	Arbeidsintensieve/bezoekers-intensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m² BVO	1,3	5%
	Arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m² BVO	0,9	5%
Commercieel (incl. bezoekers)*	Detailhandel, supermarkt, grootschalige detailhandel	100 m² verkoopopp.	3	85%
	Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m² verkoopopp.	2	20%
Andere, bv. restaurant, café, zorg, landbouw en gecombineerde projecten	Per project te bepalen aan de hand van een onderbouwde mobiliteitstoets (bv. argumentatie gekoppeld aan het maximaal aantal gasten) of MOBER.			

*Noot: voor de categorieën werk en commercieel kan op gemotiveerd verzoek afgeweken worden van de vernoemde norm aan de hand van een onderbouwde mobiliteitstoets of desgevallend MOBER.

Toelichting: Bovenstaande tabel geeft de normen weer. De minimumparkeernorm voor fietsen wordt uitgedrukt in aantal fietsen¹. De normslag voor de norm is het aantal wooneenheden, bruto vloeroppervlak (BVO) of verkoopoppervlakte, het nuttige (bruikbare) vloeroppervlak voor winkels inclusief de etalages. De gehanteerde cijfers zijn gebaseerd op Parkeerkencijfers 2019 van Nederlands kenniscentrum CROW-Fietsberaad, dit zijn geactualiseerde kencijfers voor het te verwachten aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij verschillende functies. Voor verder maatwerk per functie wordt doorverwezen om deze parkeerkencijfers te raadplegen.²

¹ Voor de functie kantoren wordt uitgegaan van 6 werknemers/100 m² bvo (ca. 16 m² bvo per arbeidsplaats). Voor de functie arbeidsintensieve/bezoeker extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 25 à 30 m² bvo per arbeidsplaats. Voor de functie arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 30 à 50 m² bvo per arbeidsplaats. Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de vestigingen als de Kruidvat en Hema. Dit zijn bezoeker intensieve vestigingen die net als supermarkten kort worden bezocht. Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de Colruyt, GB, Carrefour, AH e.d. Dit zijn bezoeker intensieve vestigingen die kort worden bezocht. Onder Grootschalige detailhandel verstaan we bouwmarkten, tuincentra, meubelwinkels e.d. De functie Commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie zoals bv. reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apothekers.

² Zie Annex 1 - Fietsparkeerkencijfers 2019 CROW of [https://www.fietsberaad.nl/getmedia/b1c022a7-1852-4865-a68b-060c7ce47145/Fietsparkeerkencijfers-2019-\(versie-4\).pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.fietsberaad.nl/getmedia/b1c022a7-1852-4865-a68b-060c7ce47145/Fietsparkeerkencijfers-2019-(versie-4).pdf.aspx?ext=.pdf)

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
§1. Inrichting van de fietsenstalling: - De fietsenberging voor bewoners wordt overdekt en afsluitbaar ingericht. - Fietsenstallingen voor medewerkers en personeel worden overdekt ingericht. - De fietsenstalling wordt voorzien van fietsbeugels met mogelijkheid voor het aanbinden van sloten. - De fietsenstalling voor bewoners is bereikbaar vanaf een gemeenschappelijke circulatieruimte en vanaf de openbare weg. - In het geval van ééngezinswoningen, gelden de verplichtingen onder a, b c en d niet. - De fietsenstallingen worden bij voorkeur bovengronds ingericht. Indien de stal- en parkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd worden, zijn deze vlot en veilig bruikbaar en toegankelijk.	<i>Om het fietsgebruik aan te moedigen moet de fietsenstalling veilig en comfortabel zijn. De inrichting van een fietsenstalling moet dus aan bepaalde voorwaarden voldoen.</i> <i>Op plan worden de fietsenstallingen steeds ingetekend (eveneens voor ééngezinswoningen) zodat blijkt dat met de gekozen indeling en ruimte het aantal fietsstalplaatsen, opgelegd in de fietsparkeernormen, kan gerealiseerd worden.</i> <i>Indien bij een eengezinswoning kan aangetoond worden dat de fietsen op een andere, kwalitatieve manier dan in een aparte en afgesloten ruimte gestald kunnen worden moet deze niet als een aparte ruimte voorzien worden.</i> <i>Fietsparkeerplaatsen voor bewoners dienen te beschikken over voldoende makkelijk toegankelijke stopcontacten met het oog op het opladen van e-bikes en andere elektrische voertuigen. De richtwaarde betreft hierbij 1 stopcontact per 4 fietsparkeerplaatsen.</i> <i>Volgende richtlijnen worden gehanteerd voor de vlotheid en veiligheid van de ondergrondse fietsenstalling:</i> <i>In geval van een helling:</i> ▪ <i>Fietser op de fiets: maximaal hellingspercentage = 4%. Voor hoogteverschillen kleiner dan 2,50 m kan uitzonderlijk een helling tot maximaal 8% worden toegestaan.</i> ▪ <i>Fietser te voet: maximaal hellingspercentage van 22%; met een richtwaarde van 15%</i> ▪ <i>Breedte van de helling afgestemd op de capaciteit en de doelgroep, bv.:</i> • <i>bij minder dan 100 fietsen: minimum: 2 m</i> • <i>bij meer dan 100 fietsen; of bij gelijktijdige hoge intensiteiten in beide richtingen: 3 m</i> ▪ <i>Lengte vrije draaicirkels boven en onderaan de helling en in het geval dat de helling een bocht maakt:</i> • <i>bij minder dan 100 fietsen: minimum 2 m</i>

§2. De minimale afmeting van de fietsenstalling wordt bepaald aan de hand van onderstaande tabel. Er wordt steeds minimaal één ruimere plaats voorzien van minstens 2m² voor buitenmaatse fietsen. Per 15 fietsparkeerplaatsen wordt één extra ruimere plaats voorzien.

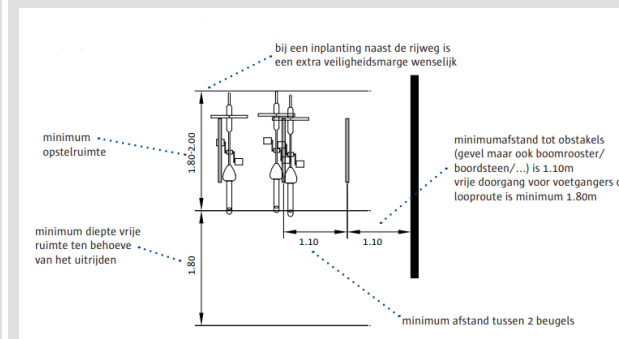
- bij meer dan 100 fietsen of buitenmaatse fietsen:
minimum 3 m

Een helling voor fietsers wordt zo veel mogelijk afgescheiden van een helling voor auto's om de veiligheid van de fietsers te verzekeren en om schade te voorkomen.

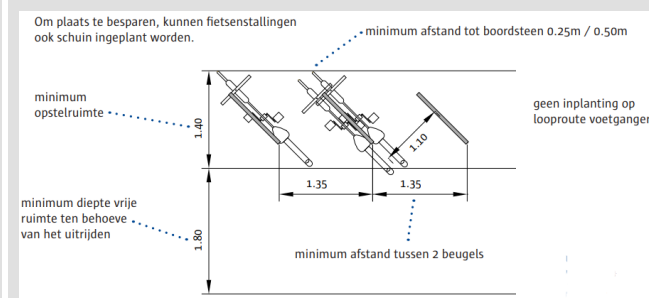
In geval van andere oplossingen (bv. fietslift of fietstrap):

Deze oplossingen worden getoetst aan de gebruiksvriendelijkheid (vlotheid, veiligheid, toegankelijkheid). Het fietsvademecum dient hier als leidraad.

Onderstaand worden enkele voorbeelden van inrichtingsschetsen gegeven.



Principetekening loodrechte fietsenstalling (Bron: Stad Antwerpen, 2018).



Principetekening standplaats onder hoek (Bron: Stad Antwerpen, 2018).

Type Standplaats	Minimale hart op hart afstand fietsbeugels	Lengte fietsen	Vrije ruimte achter fietsen	Plafondhoogte
Fietsrek op gelijke hoogte	0,5m	2 m	1,8 m	2,5m
Hoog-laag fietsrek	0,4 m	2 m	1,8 m	2,5m
Loodrecht met fietsbeugels	1,1 m (één fiets aan elke zijde van beugel)	2 m	1,8 m	2,5m
Onder hoek	Evenwijdige afstand tussen de fietsbeugels: 1,1 m	2 m	1,8 m	2,5m
Stapelen (enkel onder voorwaarden, zie §4)	0,5m	2m	2,65 m	2,75m
Ophangen (enkel onder voorwaarden, zie §5)	0,5m	2m	1,8m	/
Buitenmaatse fietsen	2m	2,5m	2m	2,5m

§3. Fietsparkeerplaatsen worden bij voorkeur op de vloeroppervlakte voorzien, en slechts ondergeschikt via een dubbellaags of stapelfietsparkeersysteem (§4) en/of een hangstelsel (§5).

Fietsparkerplaatsen op de vloeroppervlakte worden ingericht met een fietsbeugel of met een fietsrek (zie foto's hieronder).

Minimaal 60% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenparking wordt voorzien op de vloeroppervlakte en van deze fietsparkeerplaatsen op de vloeroppervlakte wordt maximaal 20% ingericht met fietsrekken (hoog-laag of op gelijke hoogte).

Een fietsrek (geschrangd hoog-laag of op gelijke hoogte) is niet ideaal, aangezien het vaak aanleiding geeft tot beschadiging van de fietsen. Maximum 20% van fietsparkeerplaatsen op de vloeroppervlakte wordt met een fietsrek ingericht.



Hoog-laag fietsrek.



Fietsrek op gelijke hoogte.

§4. Stapelen, of dubbellaagse fietsparkeersystemen waarbij de fietsen in twee verdiepingen boven elkaar worden gestald zijn niet ideaal, maar in sommige gevallen wel aanvaardbaar onder volgende voorwaarden:

- a. Een stapelsysteem wordt steeds gecombineerd met fietsenstallingen op het vloeroppervlak (§3).
- b. Het aantal plaatsen van het stapelsysteem (zowel in de boven- als benedenverdieping) mag nooit meer zijn dan 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenparking.
- c. De keuze voor een stapelsysteem zal de vergunningverlenende overheid enkel goedkeuren als het voor de gebruikers ervan goed te hanteren is. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de doelgroep.



Voorbeeld van een dubbellaags stapelsysteem.

§5. Hangsystemen mogen enkel per uitzondering gebruikt worden onder volgende voorwaarden:

- a. Een hangstelsysteem wordt steeds gecombineerd met fietsenstallingen op het vloeroppervlak (§3).
- b. Het aantal plaatsen van het hangstelsysteem (zowel in de boven- als benedenverdieping) mag nooit meer zijn dan 20% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen in de fietsenparking en mag er niet toe leiden dat het totale aantal fietsparkeerplaatsen dat via een stapel en/of hangstelsysteem wordt ingericht, meer dan 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bedraagt.
- c. De keuze voor een hangstelsysteem zal de vergunningverlenende overheid enkel goedkeuren als het voor de gebruikers ervan goed te hanteren is. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de doelgroep.

Hangsystemen waarbij de fiets aan het plafond of verticaal aan de muur wordt gehangen, zijn niet gebruiksvriendelijk en worden daarom doorgaans negatief geadviseerd.

Deze systemen vereisen een grotere krachtspanning en kunnen niet gebruikt kunnen worden voor het stallen van bepaalde fietsen (bijvoorbeeld fietsen met draagtassen bij systemen waarbij de fiets verticaal tegen de muur wordt gehangen). Ook bij regenweer zijn dit allesbehalve gebruiksvriendelijke systemen.



§6. Indien stapelen of dubbellaagse fietsparkeersystemen (§4) en hangsystemen (§5) worden gecombineerd, kan dit er niet toe leiden dat het totale aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt ingericht via hetzij een dubbellaags stapelsysteem, hetzij een hangstelsysteem, meer dan 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bedraagt.

Enkele rekenvoorbeelden:

- *Indien 10% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaat uit een hangstelsysteem, kunnen maximum 30% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaan uit een stapelsysteem;*
- *Indien 10% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaat uit een stapelsysteem, kunnen maximum 20% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaan uit een hangstelsysteem;*
- *Indien 35% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaat uit een stapelsysteem, kunnen maximum 5% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaan uit een hangstelsysteem;*
- *Indien 40% van het totale aantal fietsparkeerplaatsen bestaat uit een stapelsysteem is er geen mogelijkheid meer tot het inrichten van een hangstelsysteem.*

§7. Systemen die in de vergunningsaanvraag worden voorgesteld en die niet ressorteren onder bovenstaande paragrafen, bv. door automatisering, worden kwalitatief beoordeeld aan de hand van ten minste de gebruiksvriendelijkheid.

ARTIKEL 3. AUTOPARKEERNORM

	Functie	Normslag	Centrumgebied		Centrumwijk		Randwijk		Woonlint en buitengebied		Aandeel bezoekers in totaal aantal wagens
			Absoluut minimum	Relatief minimum	Absoluut minimum	Relatief minimum	Absoluut minimum	Relatief minimum	Absoluut minimum	Relatief minimum	
Wonen	Meergezinswoning	Wooneenheid	0,7	1	0,7	1	1	1,2	1	1,2	Excl. bezoekers
	Eénggezinswoningen	Wooneenheid	0,7	1	0,7	1	1	1,2	1	1,2	Excl. bezoekers
	Assistentiewoningen	Wooneenheid	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	Excl. bezoekers
	Bezoekers bij meergezinswoningen vanaf 6 wooneenheden	Wooneenheid	0	0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
Werk (incl. bezoekers)*	Kantoren	100 m² BVO	0,9	1,2	1,3	1,6	1,4	1,7	2,3	2,6	5%
	Arbeidsintensieve/ Bezoekers-intensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m² BVO	1,1	1,4	1,5	1,8	1,9	2,2	2,1	2,4	5%
	Arbeidsextensieve/ Bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m² BVO	0,4	0,7	0,5	0,8	0,7	1	0,8	1,1	5%
Commercieel (incl. bezoekers)*	Detailhandel, supermarkt (korte bezoekerstijd, hoge parkeerrotatie) ³	100 m² verkoopsopp	1	2,3	1	2,3	2,5	3,8	3	4,3	85%
	Grootschalige detailhandel (lange bezoekerstijd, lagere parkeerrotatie) ³	100 m² verkoopsopp	Mobiliteitstoets/MOBER		Mobiliteitstoets/MOBER		Mobiliteitstoets/MOBER		Mobiliteitstoets/MOBER		Mobiliteitstoets/MOBER
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m² verkoopsopp	1,3	1,6	1,6	1,9	2,0	2,3	3,3	3,6	20%
Andere, bv. restaurant, café, zorg, landbouw en gecombineerde projecten	Per project te bepalen aan de hand van een onderbouwde mobiliteitstoets (bv. argumentatie gekoppeld aan het maximaal aantal gasten) of MOBER.										

*Noot: voor de categorieën werk en commercieel kan op gemotiveerd verzoek afgeweken worden van de vernoemde norm aan de hand van een onderbouwde mobiliteitstoets of desgevallend MOBER.

Toelichting: Bovenstaande tabel geeft de normen weer. De norm wordt uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen³. De normslag is het aantal wooneenheden, bruto vloeroppervlak (BVO) of verkoopsoppervlakte, het nuttige (bruikbare) vloeroppervlak voor winkels inclusief etalages. Cijfers gehanteerd zijn gebaseerd op Uittreksel van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Duffel wordt beschouwd als matig stedelijk – gezien VRIND classificatie als overgangsg gebied, ligging in Vlaamse Ruit, goede verbindingen met fiets en openbaar, relatief hoge dichtheid gezien industrieel verleden. Voor verder maatwerk per functie wordt doorverwezen om deze parkeerkencijfers te raadplegen.⁴

³ Voor de functie kantoren wordt uitgegaan van 6 werknemers/100 m² bvo (ca. 16 m² bvo per arbeidsplaats). Voor de functie arbeidsintensieve/bezoeker extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 25 à 30 m² bvo per arbeidsplaats. Voor de functie arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven wordt uitgegaan van 30 à 50 m² bvo per arbeidsplaats. Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de vestigingen als het Kruidvat of Hema. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die kort worden bezocht. Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de Colruyt, GB, Carrefour, AH e.d. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die net als Detailhandelszaken kort worden bezocht. Onder Grootschalige detailhandel verstaan we bouwmarkten, tuincentra, meubelwinkels e.d. Deze worden in verhouding tot de vorige categorie langer bezocht en hebben een langere parkeerrotatietijd. De functie Commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie zoals bv. reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apothekers.

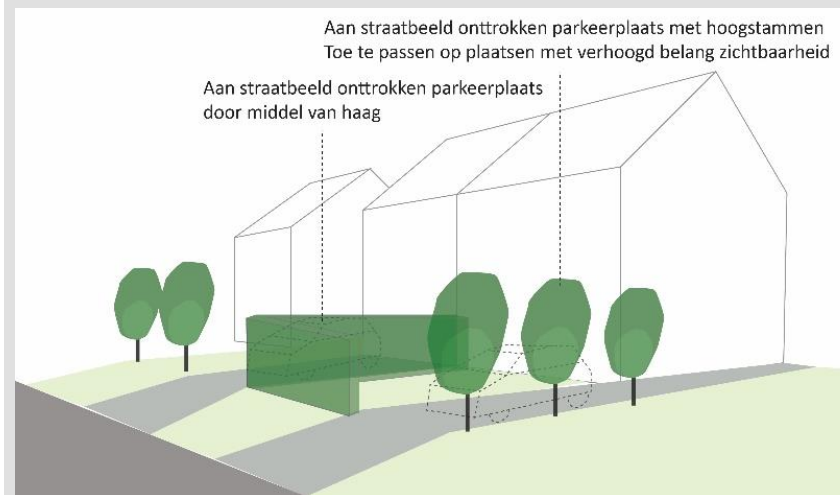
⁴ Zie Annex 2 CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' of http://ruimtelijkeplannen.nuenen.nl/ro-online/0820/C0547497-2CF3-4FCC-BD4B-2B407E550B9C/b_NL.IMRO.0820.BPNuenenZuidoost-D001_rb4.pdf

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Inrichting van de parkeerplaatsen §1. Ondergronds parkeren geniet de voorkeur bij nieuwe ontwikkelingen. Autoparkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers-intensieve commerciële activiteiten worden in volgende volgorde van voorkeur gerealiseerd: a. ondergronds, binnen de contouren van de bebouwbare oppervlakte van het betrokken perceel; b. bovengronds, binnen het bouwvolume; c. bovengronds, in open lucht. De aanvrager dient te onderbouwen waarom er voor een bepaalde oplossing wordt gekozen. §2. Autoparkeerplaatsen voor bezoekers (m.u.v. bezoekers-intensieve commerciële activiteiten) en parkeerplaatsen voor deelwagens worden bij voorkeur bovengronds gerealiseerd.	<i>De parkeeroplossing dient geargumenteed te worden door de vergunningsaanvrager. De geschiktheid van de parkeeroplossing zal worden getoetst aan de goede ruimtelijke ordening. Richtinggevend worden volgende criteria in overweging genomen:</i> - <i>Schaal van het project,</i> - <i>Ruimtelijke impact van de keuze van de parkeeroplossing,</i> - <i>Mobiliteitstechnische impact van de keuze van de parkeeroplossing,</i> - <i>Kwaliteit en gebruiksvriendelijkheid van de parkeeroplossing.</i>
Aansluiting op het openbaar domein: §3. De aansluiting op het openbaar domein gebeurt maximaal gegroepeerd. Voor kleine aantallen parkeerplaatsen of in specifieke gevallen kan hier een afwijking op worden toegestaan.	
Inrichting van ondergrondse parkeerplaatsen §4. De ondergrondse parkeerplaatsen zijn vlot en veilig bruikbaar en toegankelijk. Hierbij wordt ten minste rekening gehouden met: a. De aansluiting op het openbaar domein met aandacht voor zichtbaarheid en opstelruimte; b. Voldoende vrije hoogte, conform de Vlaamse stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid;	<i>De aanvrager dient voldoende inzicht te geven in de wijze waarop de aanvraag voldoet aan de in §4 gestelde randvoorwaarden. Hiervoor dienen de nodige planaanduidingen aangebracht te worden zoals: afmetingen tussen het begin van de helling en het openbaar domein, aanduiding van opstelruimte, aanduiding vrije hoogte, snede van de parkeerhelling en aanduiding van draaicirkels op de grondplannen.</i>

- c. Een maximale hellingsgraad van 20% die op het begin en einde van de helling geleidelijk wordt ingericht;
- d. De nodige draaicirkels van de voertuigen die gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen, zowel voor de ruimte rondom de hellingen als de ruimte rondom de parkeerplaatsen zelf.

Inrichting van parkeerplaatsen in open lucht

- §5. Parkeerplaatsen in open lucht moeten worden ingericht in waterdoorlatend materiaal zoals grasdallen, gewapend gras of verharding met kleinschalige elementen met open voegen; afhankelijk van de verwachte gebruiksiteit. Een uitzonderingsregel is mogelijk voor parkeerplaatsen van mindervaliden om de maximale toegankelijkheid te garanderen.
- §6. Parkeren in open lucht dient oordeelkundig ingetekend te worden. Onderstaande aspecten dienen in acht genomen te worden bij de uitwerking:
- a. parkeerplaatsen voor wagens worden maximaal onttrokken uit het straatbeeld (m.u.v. deelwagens);
 - b. de verharding wordt beperkt tot de strikt noodzakelijke verharding en wordt waterdoorlatend aangelegd;
 - c. een zuinig ruimtegebruik door een bundeling van het parkeren en het delen van parkeerplaatsen;
 - d. de parkeerplaats moet kwalitatief worden ingebed door middel van kwalitatief opgaand groen dat ten minste getoetst wordt aan onderstaande kwaliteitscriteria:
 - i. De mate waarin de vergroening bijdraagt tot schaduw op de parking;
 - ii. De mate waarin de groenruimtes worden ingeschakeld voor het waterbeheer met natuurgebaseerde oplossingen (infiltratie en buffering in open lucht);



Een aandachtspunt bij het vergroenen van parkeerplaatsen is eveneens de zichtbaarheid bij het in- en uitrijden. Voor specifieke regelgeving wordt verwezen naar het politiereglement (Hoofdstuk 3: openbare wegen en pleinen; uitzicht op en veiligheid van de openbare weg) en de richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor percelen gelegen aan gewestwegen.

- iii. De mate waarin het groen bijdraagt aan de beeldkwaliteit;
- iv. De mate waarin het groen bijdraagt aan de biodiversiteit.



Figuur 2: Referentiebeeld waarbij groenelementen voor een onderbreking zorgen in het parkeren met een positieve impact op de beeldkwaliteit, waterhuishouding en ecologische prestaties van de omgeving. In dit geval zorgen de hoogstammen voor schaduw op de parkeerplaatsen en een laanffect in de straat. Bij een lage parkeerbezetting vermijdt dit ook dat de aanliggende parkeerstrook visueel een wegverbreding lijkt, wat zou leiden tot sneller rijden. (Bron: Google streetview, Locatie: Regatta Antwerpen Linkeroever, Ontwerper: Studio Paola Viganò)



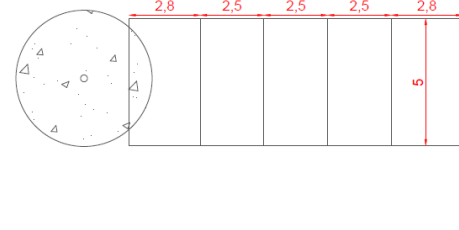
Figuur 3: Referentiebeeld waarbij de parkeerplaatsen worden ingericht met groenelementen en grasdallen. Door een afwisseling van hagen en hoogstammen krijgt de parking een groen karakter. (Bron: openbaargroen.be, Locatie: Parking Schiervelde Roeselare, Ontwerper: Stadsbestuur Roeselare)

§7. Afmetingen van de parkeerplaatsen:

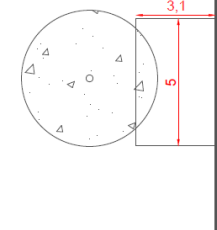
a. Voor haaks parkeren:

- i. Standaard: 2,5m x 5m
- ii. Minimale obstakelvrije ruimte aan de zijkant van een parkeerplaats: 0,3m
- iii. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking: 3,5m x 5m, obstakelvrije ruimte is hier niet van toepassing.
- iv. Manoeuvrerruimte voor indraaien: 6m breedte

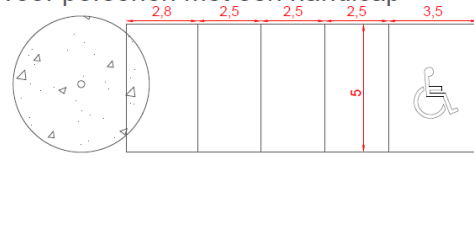
Haaks parkeren



Haaks parkeren, tussen twee obstakels



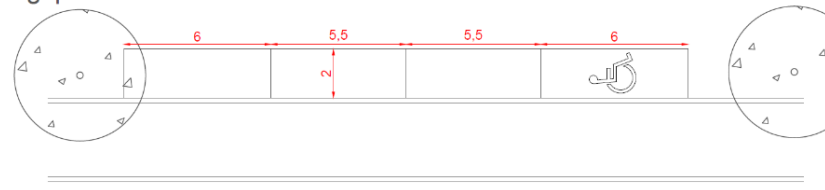
Haaks parkeren, parkeerplaats voor personen met een handicap



b. Voor langsparkeren

- i. Standaard: 2m x 5,5m
- ii. Minimale obstakelvrije ruimte aan de zijkant van een parkeerplaats: 0,5m
- iii. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking: 2m x 6m
- iv. Manoeuvrerruimte voor indraaien: 3m breedte

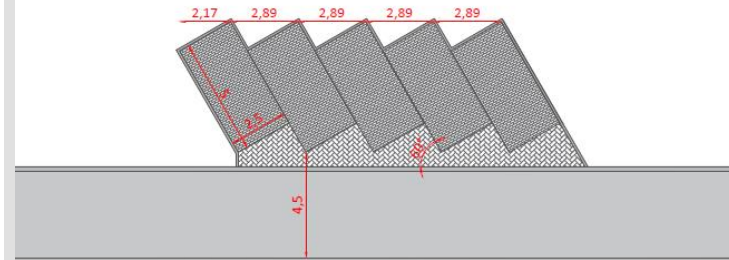
Langsparkeren



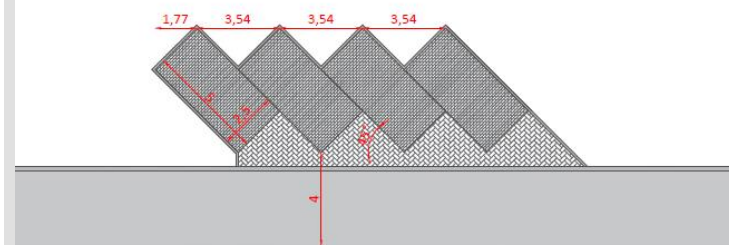
c. Voor schuinparkeren:

- i. Standaard: 2,5m x 5m
- ii. Minimale obstakelvrije ruimte aan de zijkant van een parkeerplaats: 0,3m
- iii. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking: 3,5m x 5m, obstakelvrije ruimte is hier niet van toepassing.
- iv. Manoeuvrerruimte voor indraaien is afhankelijk van de parkeerhoek. Deze breedtes moeten voorzien worden in het geheelontwerp van de parking en worden afgestemd op de draaicirkels. Enkele richtinggevende voorbeelden:
 - 30° tot 45°: 4m
 - 60°: 4,5m

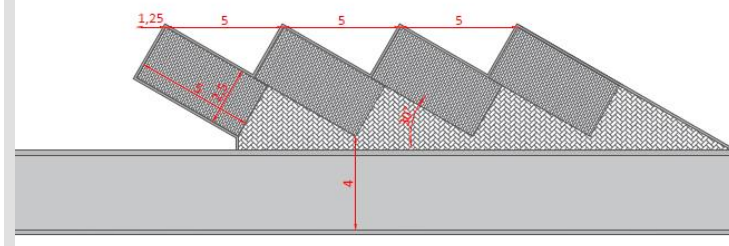
Schuinparkeren, hoek van 60°



Schuinparkeren, hoek van 45°



Schuinparkeren, hoek van 30°



§8. Deelwagens

- a. Bij omgevingsvergunningsaanvragen die handelen over meer dan 6 wooneenheden kan de vergunningverlenende overheid op verzoek van de vergunningsaanvrager de relatieve minimumnorm voor autoparkeerplaatsen herleiden tot de absolute minimumnorm indien de aanvraag voorziet in deelwagens, hetzij als onderdeel van de omgevingsvergunning, hetzij als voorwaarde, hetzij als stedenbouwkundige (financiële) last.

Deze substitutie is slechts voor een deel van het aantal vereiste autoparkeerplaatsen mogelijk (max. 25%). Één deelauto vervangt maximum 6 autoparkeerplaatsen.

- b. Indien deelwagens worden ingezet om af te wijken van de relatieve minimumnorm voor autoparkeerplaatsen, wordt in de omgevingsvergunning een stedenbouwkundige last opgenomen voor de opstart-, het beheer en de exploitatie van 1 of meer deelwagens gedurende een periode van 5 jaar.

Indien voormelde last wordt opgelegd als financiële last, wordt het bedrag van deze last door de vergunningverlenende overheid vastgesteld op basis van de tarieven opgenomen in de door IGEMO als aankoopcentrale aanbestede raamovereenkomst voor het leveren en inkantelen van elektrische deelwagens en laadinfrastructuur regio Rivierenland (GUBES2100004), zoals desgevallend gewijzigd of vervangen door een nieuwe raamovereenkomst met eenzelfde of soortgelijk aanbod. Er moet daarbij voorzien worden in een financiële last voor een type Renault Kangoo ZE of vergelijkbaar.

- c. De vergunningverlenende overheid kan in samenspraak met de aanvrager beslissen om de parkeerplaatsen voorbehouden voor deelwagens op het publiek domein te voorzien, in de omgeving van het project als dit duidelijke voordelen biedt. De kost voor de aanleg van deze parkeerplaatsen kan opgelegd worden als

Bij voorkeur worden twee deelwagens voorzien, en liefst van verschillende types (bv. bestelwagen, stadswagen, familiewagen, elektrische wagen gericht op lange afstanden). Op die manier hebben de verschillende huishoudens steeds gemakkelijker toegang tot deelmobiliteit. Op die manier is het zgn. bouncepercentage (de mislukte poging om een voertuig te reserveren) lager en de overstap naar deelmobiliteit makkelijker

De standplaats is bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een Hoppinpunt/ Mobipunt. Autodelers maken vaak gebruik van andere vervoermodi. Het is ook aan te raden om bij deze standplaatsen fietsinfrastructuur te voorzien.

Voorzie de standplaatsen op de meest interessante locaties voor bewoners. Nabijheid is erg belangrijk (lees: nabijer en sneller te bereiken dan een privéwagen).

stedenbouwkundige last overeenkomstig de stedenbouwkundige verordening inzake financiële lasten bij omgevingsvergunningen.

- d. Deelwagenlocatie te voorzien op de bovengrondse bezoekersparking. Standplaats(en) moet(en) maximaal toegankelijk en veilig zijn (centraal, goed verlicht, ...).

§9. Elektrisch laden

Voor elektrisch laden wordt verwezen naar de bestaande wetgeving.