



Gemeente Aartselaar

**Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van
autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten het openbaar domein**

Versie 19/02/2025 (na advies GECORO, Provincie en AWW)

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten het openbaar domein

DOELSTELLING

De gemeente wordt geconfronteerd met het probleem van een toenemende parkeerdruk in straten als gevolg van het ontbreken van voldoende autoparkeerplaatsen bij de bouw van één- en meergezinswoningen, bij de vermeerdering van het aantal woningen in gebouwen en het oneigenlijk gebruik van autoparkeerplaatsen als berging e.d..

Het is niet wenselijk om de parkeerbehoefte af te wenden op het openbaar domein. Bovendien wil de gemeente een kwaliteitsvol en veilig openbaar domein inrichten waar, naast de noodzakelijke ruimte voor verharding (wegenis, parkeren,...), ook voldoende ruimte vrij blijft voor voetgangers, fietsers en groen. Daarom is het belangrijk dat bij de verdichting van de kernen de nodige parkeerplaatsen op het eigen terrein worden ingericht.

Eveneens heeft deze verordening de verduurzaming van de mobiliteit in de gemeente tot doel. Zo wordt via een afwijkingsmogelijkheid op de normeringen autodelen gestimuleerd.

De gemeente beschikt reeds over een verordening inzake het voorzien van autoparkeerplaatsen op privaat terrein. De normen in deze verordening moeten worden geactualiseerd in functie van een duurzame mobiliteit en de afbakening van het handelskerngebied en kerngebied.

Deze herziening van de verordening beoogt het parkeren buiten het openbaar domein te regelen bij nieuwbouw van één- en meergezinswoningen, verbouwen en/of uitbreiden van bestaande gebouwen waarbij één of meer bijkomende woningen gecreëerd worden, het vermeerderen van het aantal woningen binnen een bestaand volume en bij functiewijziging van een gebouw naar een woongebouw.

Eveneens wordt er in deze verordening een parkeernorm opgelegd of een kader gevormd voor andere functies dan wonen.

Deze stedenbouwkundige verordening voorziet tevens in een aantal afwijkingsmogelijkheden met betrekking tot sociale woningbouw en duurzame mobiliteit. De verordening verduidelijkt enkele definities om misverstanden te vermijden.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren worden in deze herziening bijkomende technische normen voorzien met betrekking tot de verplichte fietsparkeerplaatsen.

INHOUD

<u>Artikel 1: Algemeen</u>	P4
1.1 Toepassingsgebied	P4
1.2 Relatie andere regelgeving	P4
<u>Artikel 2: Definities</u>	P4
<u>Artikel 3: Onderbouwing van de vergunningsaanvraag</u>	P9
<u>Artikel 4: Vaststellen van het aantal parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen</u>	P9
<u>Artikel 5: Voorwaarden en berekeningswijze</u>	P9
5.1. Aanleg autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen	P9
5.1.1 waar aanleggen?	P9
5.1.2 hoe aanleggen?	P10
5.1.2.1 Schikking en toegangswegen algemeen	P10
5.1.2.2 Bovengronds	P11
5.1.2.3 Ondergronds	P11
5.2 Parkeernorm	P13
5.2.1 ééngezinswoningen	P13
5.2.2 meergezinswoningen	P13
5.2.3 studio's	P14
5.2.4 sociale woningen	P14
5.2.4.1 meergezinswoningen bestemd voor verhuur	P14
5.2.4.2 ééngezinswoningen bestemd voor verhuur	P14
5.2.4.3 studio's bestemd voor verhuur	P14
5.2.4.4 meergezinswoningen bestemd voor verkoop	P14
5.2.4.5 ééngezinswoningen bestemd voor verkoop	P15
5.2.4.6 studio's bestemd voor verkoop	P15
5.2.5 zorgwoning	P15
5.2.6 groepswoningbouw	P15
5.2.7 assistentiewoningen voor bejaarden	P15
5.2.8 grootschalige kleinhandel	P15
5.2.9 kleinhandel, diensten, vrije beroepen, horecazaken.	P15
5.2.10 (studenten) kamers	P16
5.2.11 kantoren (incl. kantoorachtigen)	P16
5.2.12 auto herstelplaatsen, garages, benzinestations	P16
5.2.13 andere functies	P16
<u>Artikel 6: Afwijkingsmogelijkheden</u>	P16
6.1 Algemeen	P16
6.2 Afwijkingsmogelijkheden in functie van woningbouw	P17
6.3 Aanvullende afwijkingsmogelijkheden in functie van sociale huurwoningen	P17
6.4 Afwijkingsmogelijkheden voor andere functies dan wonen	P18
6.5 Afwijking via een financiële stedenbouwkundige last	P18
<u>Artikel 7: Strafbepalingen.</u>	P19
<u>Artikel 8: Overgangsbepalingen.</u>	P19
<u>Artikel 9: Opheffingsbepalingen</u>	P19

Artikel 1: Algemeen

1.1 Toepassingsgebied

De normen en bepalingen zoals vastgesteld in deze verordening zijn van toepassing op omgevingsaanvragen tot stedenbouwkundige handelingen en verkavelingen op het volledige grondgebied van de gemeente Aartselaar in het geval de aanvraag betrekking heeft op:

- Nieuwbouw en herbouw
- Verbouwingswerken waarbij het aantal bestaande en vergunde auto- en fietsparkeerplaatsen wijzigt
- Uitbreiding van gebouwen anders dan woningbouw met meer dan 100 m² bruto vloeroppervlakte
- Vergunningsplichtige functiewijzigingen
- Het opsplitsen van een gebouw
- Het vermeerderen van het aantal woonentiteiten door opsplitsing en/of uitbreiden van een bestaand vergund gebouw

De verordening is niet van toepassing op de volgens het gewestplan, ruimtelijk uitvoeringsplannen en bijzondere plannen van aanleg bestemde industrie- en KMO-gebieden. Zonevreemde functies binnen deze gebieden dienen wel te voldoen aan deze stedenbouwkundige verordening.

De verplichtingen voortkomend uit deze verordening maken blijvend deel uit van de omgevingsvergunning. Dit wil zeggen dat:

- de auto- en fietsparkeerplaatsen nodig om te voldoen aan deze verordening als dusdanig aanwezig moeten blijven zolang de inrichting waarvoor ze gelden blijft bestaan;
- ze geen andere functie mogen krijgen of in hoofdzaak voor iets anders gebruikt mogen worden.
- Indien een bestaande auto- en fietsparkeerplaatsen wijzigt van functie dient een andere auto- of fietsparkeerplaats voorzien te worden die voldoet aan de vereisten van deze verordening

1.2 Relatie andere regelgeving

Stedenbouwkundige voorschriften van bestaande bestemmingsplannen en verordeningen, die in strijd zijn met de bepalingen van onderhavige verordening, blijven onverminderd van toepassing.

Artikel 2: Definities

Voor het gebruik van deze verordening worden volgende definities gehanteerd:

Autoparkeerplaats.

- ofwel een **garage, een garagebox of carport** met de volgende minimumafmetingen: 5 m lang, 2,75 m breed en een minimum vrij hoogte van 2,20 m;
- ofwel een **staanplaats in een overdekte ruimte** met de volgende minimumafmetingen: 5 m lang en 2,50 m breed met een vrije hoogte van 2,20 m. Indien de staanplaats zich naast een wand bevindt, bedraagt de breedte minstens 2,75 m. Bij autoparkeerplaatsen evenwijdig aan de rijrichting bedraagt de min. lengte van de staanplaats 6 m. Iedere staanplaats dient afgelijnd te zijn;
- ofwel een **staanplaats in open lucht** met de volgende minimumafmetingen: 5 m lang op 2,50 m breed. Indien de staanplaats zich naast een wand of afsluiting bevindt, bedraagt de breedte minstens 2,75 m. Bij autoparkeerplaatsen evenwijdig aan de rijrichting bedraagt de min. lengte van de staanplaats 6 m. Iedere staanplaats dient afgelijnd te zijn. De autoparkeerplaats dient verhard te worden met waterdoorlatende materialen. .

Aangepaste autoparkeerplaatsen (voor mindervaliden).

De inplanting en afmetingen hiervan worden geregeld in de gewestelijke verordening Toegankelijkheid.

Assistentiewoning.

Een woning aangepast aan de noden van het ouder worden (hoofdzakelijk +65), erkend door het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid.

Bruto vloeroppervlakte (BVO).

De bruto vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een gebouw gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen, met inbegrip van alle binnenmuren en exclusief terrassen / balkons. Ruimten lager dan 1,50 m onder een schuin dak worden niet meegerekend in de BVO. Ondergrondse constructies, anders dan een gebruikelijke onderkeldering, worden mee in de bruto vloeroppervlakte gerekend.

Deelwagen.

Een wagen die volledig elektrisch wordt aangedreven, waarbij hybride wagens zijn uitgesloten. Een deelwagen is een systeem waarbij verschillende personen gezamenlijk van een auto of wagenpark gebruikmaken of delen.

Eéengezinswoning.

Elk gebouw bestaande uit één woonentiteit, waarbij de woonentiteit samenvalt met het volledige gebouw. Wordt ook beschouwd als een eengezinswoning: een gebouw met een nevenfunctie die minder dan de helft van de totale vloeroppervlakte van het gebouw beslaat, met een maximum van 100 m², en waarbij de rest van het gebouw volledig wordt gebruikt als één woonentiteit.

Ook indien een zorgwoning wordt voorzien blijft de woning aanzien als een eéengezinswoning.

Fietsparkeerplaats.

- ofwel een **box** waarvan de minimum binnenafmetingen zijn: 2 m x 0,70 m breed x 1,30 m hoog.
- ofwel een **staanplaats** (overdekt of in open lucht) daartoe speciaal aangelegd en uitgerust met als minimum afmetingen per fiets: 1,75 m x 0,70 m x 2,50 m hoog.
- buitenmaatse fietsparkeerplaats: (overdekt of in open lucht) daartoe speciaal aangelegd en uitgerust met als minimum afmetingen per fiets: 2,50 m x 1 m x 2,20 m hoog.

Tevens dient er rekening gehouden te worden met voldoende uitrijlengte, wat wil zeggen dat langsheen een enkelvoudige fietsparkeerplaats het gangpad minimaal 1,70 m breed moet zijn. Bij tegenover elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen dient de breedte van het gangpad minimaal 2 m te zijn.

In afwijking van deze minimale afmetingen kan de vergunningsverlenende overheid toelating verlenen in het voorzien van een ander systeem voor fietsparkeerplaatsen waarvoor andere afmetingen gelden. Het type en technische beschrijving van dit systeem wordt toegevoegd aan de beschrijvende nota bij de omgevingsaanvraag. Bij dubbellaagse fietsparkeersystemen dient de plafondhoogte en de breedte van het gangpad aangepast te zijn aan het voorgestelde systeem.

De fietsparkeerplaats dient verhard te worden, indien gelegen in open lucht met waterdoorlatende materialen.

Functiewijziging.

Het geheel of deels vergunningsplichtig wijzigen van de functie van een gebouw zoals omschreven in de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening (VCRO) en haar uitvoeringsbesluiten.

Goed.

Een goed kan bestaan uit één of meerdere aaneengesloten percelen die toebehoren aan één en dezelfde eigenaar(s). Wanneer één project wordt opgericht op percelen die toebehoren aan meerdere eigenaars dan wordt als goed beschouwd de percelen waarop de handelingen betrekking hebben.

Groepswoningbouwprojecten.

Het oprichten, al dan niet in een gefaseerde ontwikkeling, van meerdere gebouwen hoofdzakelijk bestemd voor bewoning die één stedenbouwkundig samenhangend geheel vormen.

Grootschalige detailhandel.

Een individuele handel groter dan 1.000 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) waarvan de activiteit bestaat uit het verkopen van producten aan eindgebruikers, zonder deze goederen andere behandelingen te doen ondergaan dan die welke in de handel gebruikelijk zijn. Het betreft ook concentraties van groot- en/of kleinschalige detailhandel, al dan niet onder één dak, waarbij het totaal groter is dan 1.000 m² BVO.

Handelskerngebied.

Het handelskerngebied omvat:

- Laar
- Kapellestraat pare zijde vanaf huisnummer 2 en onpare zijde vanaf huisnummer 1 tot aan Palmboomstraat

Herbouwen.

Onder herbouwen wordt verstaan een constructie volledig of gedeeltelijk, namelijk meer dan 40 % van de buitenmuren, afgebroken en bouwt men binnen het bestaande bouwvolume van de geheel of gedeeltelijke afgebroken constructie een nieuwe constructie.

Inpandig.

Binnen in het hoofdvolume van het gebouw.

Kamer.

Een afgesloten entiteit waarin één of meer van de volgende voorzieningen ontbreken:

- WC;
- badkamer of douche;
- kookgelegenheid;

en waarvan de bewoners voor deze voorzieningen afhankelijk zijn van de gemeenschappelijke ruimten in of aansluitend bij het gebouw waarvan de woning deel uitmaakt.

Kantoorachtigen.

Bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor, waarvan de kantooractiviteiten evenwel gekoppeld worden aan relatief stille, schone en kleinschalige productie, reparatie, opslag of distributie, of aan kennisintensieve productie- of onderzoeksprocessen, opleiding of andere werkzaamheden voortkomend uit nieuwe economische ontwikkelingen.

Karrenspoor

Een pad, oprit, autoparkeerplaats aangelegd door middel van twee verharde stroken met tussen en naast de stroken beplanting in volle grond (gras, bodembedekker, sedum (vetkruid), ...).

Kerngebied.

Het kerngebied omvat de volgende straten:

- Baron van Ertbornstraat vanaf huisnummers 1 en 2 tot voor de Antoon van Brabantstraat
- Antoon van Brabantstraat
- Lindelei van aan de Kapellestraat tot voor het kruispunt Antoon van Brabantstraat/Adriaan Sanderslei
- Adriaan Sanderslei tot voor het kruispunt Stijn Streuvelsstraat/Felix Timmermansstraat
- Hoevelei vanaf Laar tot aan Vrijheidsstraat
- Vrijheidsstraat
- Guido Gezellestraat vanaf Laar tot aan Vrijheidsstraat
- Carillolei vanaf Laar tot aan della Faillelaan
- della Faillelaan
- Leon Gilliotlaan vanaf Kapellestraat tot aan Nieuwstraat
- Nieuwstraat
- Dokter Cuypersstraat

Meergezinswoning.

Een gebouw dat meer dan één woonentiteit omvat, met uitzondering van huisvesting voor ouderen (woonzorgvoorziening, assistentiewoningen, ...), hospitawoning, verpleeginrichtingen, kloosters, hotels, en internaten.

Milieutechnische redenen.

Technische redenen met als doel het beschermen van het milieu (bodem, grondwatertafel, oppervlaktewater) tegen nadelige effecten.

Mobiscore.

De Mobiscore kijkt hoe dicht een woonplaats ligt bij voorzieningen zoals winkels, scholen, stations, bus- en tramhaltes. En berekent de milieu-impact van de verplaatsingen die naar verwachting zullen moeten gemaakt worden. Raak je overal te voet en met de fiets, of is er een belangrijke halte of station nabij? Dan is de milieu-impact kleiner dan wanneer je de auto moet nemen.

Netto vloeroppervlakte (NVO).

De netto vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een gebouw gemeten op vloerniveau langs de binnenkant van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen, met inbegrip van alle binnenmuren en exclusief terrassen / balkons. Ruimten lager dan 1,50 m onder een schuin dak, vides, trapopeningen ed. worden niet meegerekend in de NVO.

Noodzakelijke toegangen.

Toelichting (niet verordenend):

De noodzakelijke toegangen worden zoveel als mogelijk gebundeld om extra verharding te vermijden.

Als noodzakelijke toegangen wordt in deze verordening verstaan:

- De kortste weg van aan het openbaar domein tot de garagepoort / carport / autostaanplaats met een breedte van 3 m. Bij een meervoudige garage wordt de zone voor de garage met een breedte gelijk aan de breedte van de poort(en) en een diepte van 6 m beschouwd als noodzakelijke toegang i.f.v. manoeuvreerruimte.
- De kortste weg van aan het openbaar domein of vanaf de auto-oprit naar de voordeur(en) van het gebouw met een breedte van 1,50 m.
- De kortste weg van aan het openbaar domein of vanaf één van voorgaanden naar de fietsparkeerplaats(en) met een breedte van 1,50 m.

Perceel.

Kadastraal gekend stuk grond.

Samenwoonproject.

Een project omvattende één van de volgende vormen van samenwonen:

- **Kangoeroewoning:** In tegenstelling tot een zorgwoning staat er op een kangoeroewoning geen leeftijd. Heel vaak zal het gaan om een combinatie tussen een jongere en oudere generatie. Dit hoeft echter niet zo te zijn. Ook een familiale band is niet nodig bij kangoeroe wonen. Een kangoeroewoning is een combinatie van twee zelfstandige woningen of wooneenheden onder één dak. De woonruimtes hebben elk een aparte voordeur en hebben ook een intern afsluitbare verbindingsdeur. De wooneenheden kunnen naast elkaar, maar ook boven elkaar liggen.

Een kangoeroewoning voldoet aan al de volgende voorwaarden:

- het gaat om 1 goed met maximaal twee woonentiteiten
- er is tussen de twee partijen of gezinnen een overeenkomst voor het dragen van een wederzijdse solidariteit, namelijk zorgen voor elkaar.
- **Cohousing:** Een gebouw of gebouwengeheel waarin verschillende gezinnen of personen samenwonen en waarbij ze elk eigen privéruimtes hebben, naast minstens drie gemeenschappelijke verblijfsruimtes of twee gemeenschappelijke verblijfsruimtes en een gemeenschappelijke tuin.
Vides, open terrassen, garages, gemeenschappelijke bergingen, gemeenschappelijke gangen, traphallen en technische lokalen worden niet beschouwd als gemeenschappelijke verblijfsruimtes.

Studentenhuisvesting.

Elk gebouw of onderdeel van gebouw dat bestaat uit één of meer kamers en gemeenschappelijke ruimtes bestemd voor het huisvesten van studenten.

Studio.

Zelfstandige woonentiteit in een meergezinswoning of in een gebouw met een andere hoofdfunctie dan wonen met een netto vloeroppervlakte van kleiner dan 45 m², bestemd voor 1 of 2 personen, waarin alle verblijfsfuncties geïntegreerd zijn in één ruimte.

Tuinzone.

De zone van het perceel gelegen tussen de achtergevel van het hoofdgebouw en de achterste perceelsgrens.

Verbouwen.

Aanpassingswerken doorvoeren binnen het bestaande bouwvolume van een constructie waarvan de buitenmuren voor ten minste zestig procent behouden worden.

VCRO.

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Verblijfsruimte.

Elke ruimte in een woning waarin mensen verblijven zoals woonkamer, slaapkamer, keuken, bureel (en bijvoorbeeld niet: toilet, badkamer, garage, berging, technische ruimte, enz.)

Verbouwen.

Aanpassingswerken doorvoeren binnen het bestaande bouwvolume van een constructie waarvan de buitenmuren voor ten minste 60 % behouden worden.

Verharding (bodemaftdekking en bodemaftdichting zijn synoniemen).

De oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-)ondoorlaatbare materialen (al dan niet waterdoorlatend) waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. Vallen ondermeer onder deze definitie: klinkers, beton, asfalt, grind, steenslag, grasdals, tegels, kunstgras ed.

Voorgevel.

Elke gevel gericht op de voorliggende weg.

Voorgevelbreedte.

De totale breedte van de voorgevel van een gebouw, gemeten vanop de zijdelingse perceelsgrenzen, loodrecht geprojecteerd op de rooilijn. Voor gekoppelde, half open en vrijstaande gebouwen wordt de zijtuinstrook, ook al is deze bebouwd met een garage of ander bijgebouw, niet meegerekend indien deze bebouwing 5 m of meer achter de voorgevelbouwlijn gelegen is.

Voortuinstrook.

Deel van het perceel gelegen tussen het openbaar domein en de voorgevel. Bij hoekgebouwen wordt de strook tussen de vrijstaande zijgevel van het hoekgebouw en de openbare weg eveneens beschouwd als voortuinstrook.

Waterdoorlatende of waterpasserende materialen.

Volgens de bepalingen opgenomen in de Gewestelijke Hemelwaterverordening.

Woonentiteit.

lokaal of geheel van aansluitende lokalen, hoofdzakelijk bestemd voor de huisvesting van een persoon of een groep van samenlevende personen.

Zijtuinstrook.

Deel van het perceel gelegen tussen de zijdelingse perceelsgrens en de zijgevel van een gebouw.

Zorgwonen.

Zorgwonen is het creëren van een kleinere woongelegenheden in of bij een bestaande woning zodat maximaal twee oudere of hulpbehoevende personen kunnen inwonen en die voldoet aan de wettelijke bepalingen zoals omschreven in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening m.b.t. zorgwonen.

Artikel 3: Onderbouwing van de vergunningsaanvraag

Toelichting (niet verordenend):

De vergunningverlenende overheid kan steeds bijkomende inlichtingen vragen ter verduidelijking van de aanvraag om het aanvraagdossier te kunnen beoordelen. Zoals o.a. berekeningsnota auto- en fietsparkeerplaatsen, motivatie tot afwijking, bewijs van zakelijke rechten op erfdienstbaarheden, overeenkomst m.b.t. kangoeroewonen,

Op het grondplan dat bij de aanvraag gevoegd wordt, moeten de auto- en fietsparkeerplaatsen aangegeven worden met genummerde rechthoeken die voldoen aan de bepaalde minimum afmetingen. Op het grondplan moeten ook de toegangen met hun afmetingen duidelijk worden aangegeven.

Artikel 4: Vaststellen van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen

Op basis van de ingediende plannen van de aanvraag tot omgevingsvergunning wordt berekend hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen er volgens de verordening moeten voorzien worden.

Het aantal aan te leggen auto- en fietsparkeerplaatsen wordt als volgt bepaald:

- aan de hand van de opgegeven of vastgestelde functies wordt per functie nagegaan hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen er nodig zijn;
- alle getallen na de komma worden afgerond tot een natuurlijk getal, indien het getal na de komma kleiner is dan 0,5 wordt er afgerond naar beneden, naar boven indien het getal na de komma gelijk of groter is dan 0,5;
- met betrekking tot woongebouwen wordt de parkeernorm toegepast op de bijkomende woongelegenheden waarop de aanvraag van toepassing is;
- bij uitbreiding wordt enkel het uitgebreide gedeelte in rekening genomen;
- auto- en fietsparkeerplaatsen die opgenomen worden in de berekening mogen niet reeds in aanmerking genomen zijn voor het verkrijgen van een andere bouw-, stedenbouwkundige- of omgevingsvergunning;
- het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen opgenomen in onderstaande parkeernorm zijn het minimum aantal te voorziene auto- en fietsparkeerplaatsen per functie. Indien de aanvraag tot omgevingsvergunning meer auto- of fietsparkeerplaatsen voorziet dan minimaal vereist, komt het de vergunningverlenende overheid toe te oordelen over de ruimtelijke wenselijkheid om meer auto- en fietsparkeerplaatsen toe te laten.

Artikel 5: Voorwaarden en berekeningswijze

5.1. Aanleg auto- en fietsparkeerplaatsen

5.1.1 waar aanleggen?

Toelichting (niet verordenend):

Fietsparkeerplaatsen dienen vlot bereikbaar te zijn en worden bij voorkeur inpandig voorzien op het gelijkvloers, met rechtstreekse toegang tot het openbaar domein of private toegangsweg. Indien dit niet mogelijk is, kunnen zij ontsloten worden via de gemeenschappelijke delen van het gebouw.

Bij grotere bouwprojecten of groepswoningbouw kunnen de fietsparkeerplaatsen opgedeeld worden in een aantal kleinere eenheden per gebouw.

De loopafstand naar een fietsparkeerplaats moet zo kort mogelijk zijn.

Bij voorkeur worden aan al de bezoekersingangen van de gebouwen fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voorzien.

- De auto- en fietsparkeerplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het goed zelf waarop de gebouwen opgericht worden.
- Bij groepswoningbouw kunnen zij geclusterd worden aangelegd binnen het projectgebied;
- Voor andere functies dan wonen kunnen auto- en fietsparkeerplaatsen gemeenschappelijk worden ingericht;

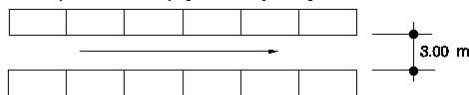
- De oppervlakte aan autoparkeerplaatsen aangelegd in de achtertuintrook bij woongebouwen dient beperkt te worden tot maximum 10 % van de perceelsoppervlakte.
- Vanaf 7 verplicht aan te leggen autoparkeerplaatsen bij woongebouwen dienen alle autoparkeerplaatsen in het gebouw zelf of ondergronds aangelegd te worden, met uitzondering van de bezoekersparkeerplaatsen,
- Het aanleggen van een autoparkeerplaats in de voortuintrook is in principe verboden. Enkel mits het bekomen van een omgevingsvergunning kan bij uitzondering één autoparkeerplaats in de voortuin vergund worden onder volgende voorwaarden:
 - De voortuin is minimaal 5 m diep;
 - De autoparkeerplaats is gelegen op de oprit voor een vergunde garage of andere autoparkeerplaats op het perceel;
 - Er dienen geen laanbomen gekapt of verplaatst te worden, noch andere openbare infrastructuur aangepast, met uitzondering van het eventueel verlagen van de boordsteen en/of het verharderen van de zachte berm voor de autoparkeerplaats;
 - Indien het gebouw waarop de aanvraag betrekking heeft niet over de nodige inpandige autoparkeerplaatsen kan beschikken of een autoparkeerplaats in de zijtuintrook of tuinzone, dient de oppervlakte voor het realiseren van een autoparkeerplaats in de voortuintrook beperkt te blijven tot max. $\frac{1}{3}$ ^e van de oppervlakte van de voortuintrook (behoudens de noodzakelijke toegangen);
 - De auto mag nooit de perceelsgrens met het openbaar domein overschrijden;
 - Voor vrijstaande bebouwing kan afwijking verkregen worden op bovenstaande voorschrift m.b.t. het aanleggen van autoparkeerplaatsen in de voortuintrook met uitzondering van de beperking tot het max. verharderen van $\frac{1}{3}$ ^e van de oppervlakte van de strook, waarbij de noodzakelijke toegangen niet meetellen.
 - De verhardingen worden aangelegd in waterdoorlatende of -passerende materialen.
- Voor fietsparkeerplaatsen in meergezinswoningen worden volgende bijkomende voorschriften opgelegd:
 - Bij grotere bouwprojecten kunnen de te voorziene fietsparkeerplaatsen verspreid worden over het projectgebied waarbij de gemiddelde loopafstand beperkt blijft tot 50 m;

5.1.2 hoe aanleggen?

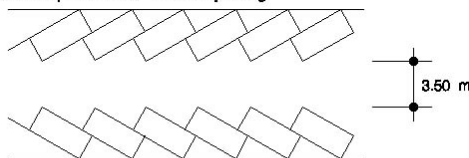
5.1.2.1 Schikking en toegangswegen algemeen

- De toegangswegen moeten voldoen aan de maatvoering die in volgende figuren aangegeven worden (fig. 1 tot fig. 5).
- Er worden maximaal 2 in elkaar verlengde liggende en aansluitende autoparkeerplaatsen toegestaan voor zover het geen autoparkeerplaats betreft die nodig is voor een publieke functie of autoparkeerplaatsen betreffen voor een deelauto.
- Bij meergezinswoningen dient minstens $\frac{2}{3}$ ^e van het aantal te voorziene autoparkeerplaatsen rechtstreeks ontsloten te zijn.
- Parkeerplaats per inrijhoek:

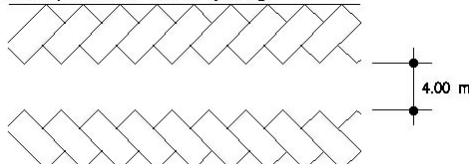
Figuur 1. Parkeerplaatsen evenwijdig met de rijrichting



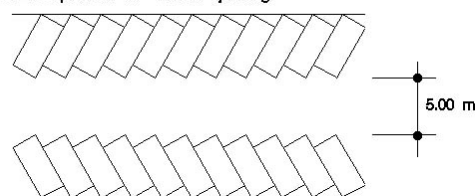
Figuur 2. Parkeerplaatsen 30° met de rijrichting



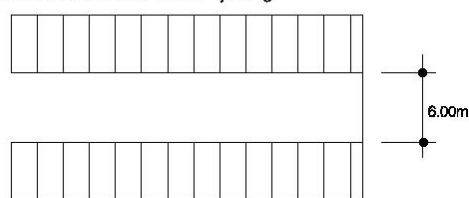
Figuur 3. Parkeerplaatsen 45° met de rijrichting



Figuur 4. Parkeerplaatsen 60° met de rijrichting



Figuur 5. Parkeerstroken 90° met de rijrichting



5.1.2.2 Bovengronds

Toelichting (niet verordenend) :

Bij de inrichting van openlucht auto- en fietsparkeerplaatsen wordt rekening gehouden met:

Een duurzame en efficiënte inrichting van het goed;

Gebruik van streekeigen groenelementen (bomenrijen, hagen,...) bij de structurering van het goed is aangeraden;

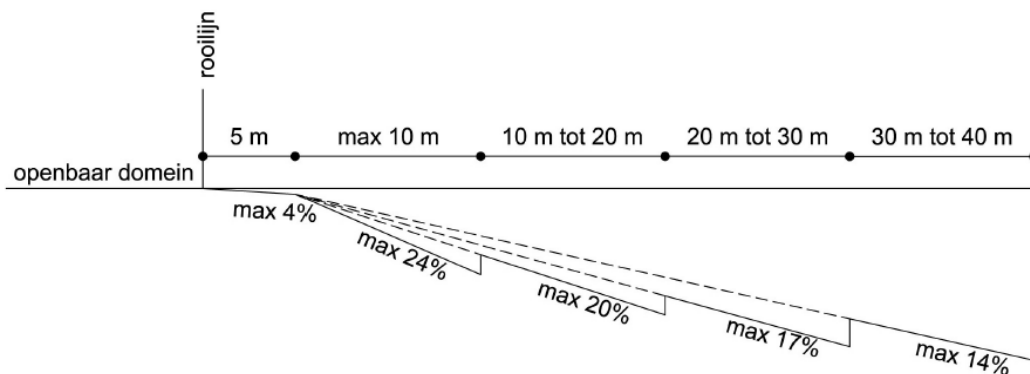
Er dient vooral over gewaakt te worden dat de waterdoorlatende verharding het niet haalt op het groen, m.a.w. dat het deel van de percelen, dat voor tuinen en groene stroken bestemd is, niet wordt opgeofferd aan autoparkeerplaatsen;

Voortuinparkeerplaatsen en opritten worden bij voorkeur uitgevoerd d.m.v. een 'karrenspoor', bij afwijking hiervan motiveert de aanvrager waarom een karrenspoor niet wenselijk is;

- Niet overdekte auto- en fietsparkeerplaatsen worden aangelegd met waterdoorlatende of -passerende verharding tenzij dit om (milieu)technische redenen niet aanvaardbaar of zinvol is;
- Indien de auto- of fietsparkeerplaatsen niet rechtstreeks aansluiten op de openbare weg, dient de toegangsweg uitgevoerd te worden in waterdoorlatende materialen, tenzij deze overdekt is;
- De breedte en lengte van de toegangsweg(en) wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke en worden zoveel als mogelijk gecombineerd met de andere noodzakelijke toegangen tot de gebouwen;
- De te realiseren fietsparkeerplaatsen zoals voorzien in de normen voor woongebouwen zijn verplicht overdekt in te richten en afsluitbaar, met uitzondering van deze voor bezoekers;
- Bij grote parkings voor gebouwen andere dan woongebouwen vanaf meer dan 10 voertuigen moet minimum 15 % van de totale oppervlakte voorbehouden worden voor groenvoorzieningen.
- De toegangswegen voldoen verder aan volgende voorschriften:
 - Autoparkeerplaatsen:
 - Alle autoparkeerplaatsen moeten langs één gemeenschappelijke toegang op de openbare weg uitmonden tenzij aangetoond wordt dat een andere oplossing uit verkeerstechnische redenen beter / veiliger is;
 - Minimum netto breedte: 2,50 m.
 - Fietsparkeerplaatsen:
 - De fietsparkeerplaatsen bij gebouwen andere dan ééngezinwoningen ontsluiten rechtstreeks op de openbare weg of ontsluitingsweg, indien dit niet mogelijk is, kunnen zij ontsloten worden via de gemeenschappelijke delen van het gebouw. De minimum netto breedte voor de toegangsweg is 1,50 m, plaatselijke versmallingen tot min. 1 m zijn toegelaten;

5.1.2.3 Ondergronds

- Autoparkeerplaatsen:
 - De aanleg van autoparkeerplaatsen ondergronds kan worden toegestaan wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - alle autoparkeerplaatsen moeten langs één gemeenschappelijke toegang op de openbare weg uitmonden tenzij aangetoond wordt dat een andere oplossing uit verkeerstechnische redenen beter / veiliger is;
 - de op- en afritten mogen niet worden voorzien in de zijtuinen op minder dan 3 m van de perceelsgrens;
 - enkel die op- en afritten worden toegestaan die, over een afstand van 5 m van de voorgevel een helling van ten hoogste 4 % hebben.
 - De maximale hellingspercentage en lengte van hellende in- en uitritten voor autoparkeerplaatsen voldoen minimaal aan volgend schema:



- Minimale breedte van de hellende in- en uitritten: 3 m;
 - Indien er voorzien wordt in een autolift dient deze aan volgende voorwaarden te voldoen:
 - Zij moet volledig inpandig voorzien worden;
 - Type: met liftkooi;
 - Minimum 3 m breed en 6 m lang;
 - Geschikt voor elektrische voertuigen.
- Fietsparkeerplaatsen:
 - De helling van in- en uitritten naar ondergrondse fietsparkeerplaatsen voldoen minimaal aan volgende figuren:

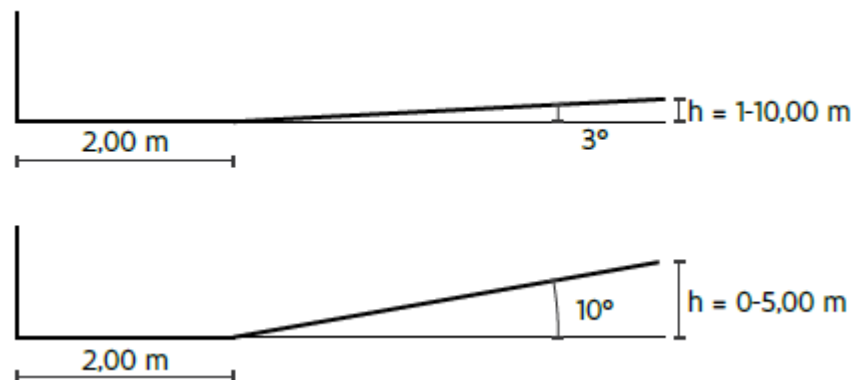


Fig. 1: Vormgeving helling tot een fietsparkeervoorziening (Vademecum fietsvoorzieningen)

- Minimale breedte voor hellende in- en uitritten: 2 m;
- Indien de ondergrondse fietsparkeerplaats ontsloten wordt via een luie trap dient

deze te voldoen aan volgende figuren:

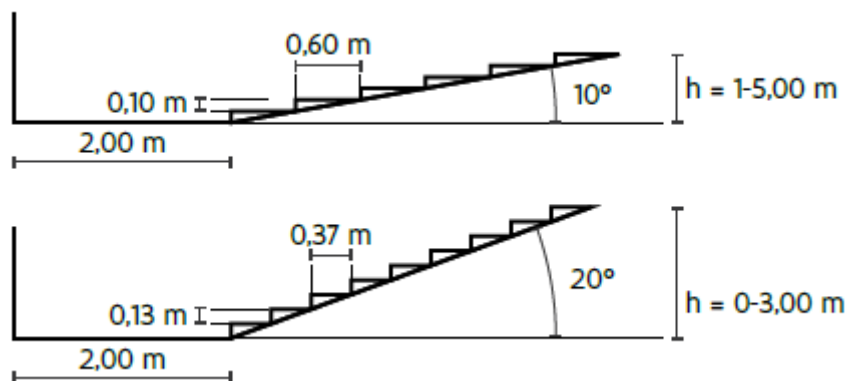


Fig. 2: Luie fietstrap met optimale maten (boven) en maximale maten (onder) (Vademecum fietsvoorzieningen)

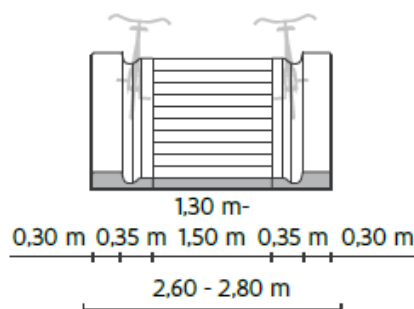


Fig. 3: Trap met fietsgoot (Vademecum fietsvoorzieningen)

Indien er slechts één fietsgoot voorzien wordt kan de minimale totale breedte verminderd worden tot minimum 1.95m (130 + 35 + 30cm)

- Indien de ondergrondse fietsparkeerplaats ontsloten wordt via een fietslift dient deze aan de volgende voorwaarden te voldoen:
 - minimum breedte en lengte van de fietslift is netto 1,10 m x 2,10 m (diagonaal 2,35 m)
 - wanneer er aangepaste fietsparkeerplaatsen worden voorzien, bv bakfietsen, zijn de minimale afmetingen van de fietslift netto: 1,40 m x 2,40 m (diagonaal 2,75 m) met een deuropening van 1,30 m x 2,10 m.

De vergunning verlenende overheid kan in volgende gevallen een afwijking op art. 5.1 toestaan:

1. In zoverre de aanvraag gebaseerd is op een samenhangend stedenbouwkundig ontwerp met landschapsplan voor het gehele goed;
2. Voor woningen van andersvaliden, handelszaken, diensten, vrije beroepen of andere bedrijvigheid;

5.2 Parkeernorm

Het minimum aantal te voorziene auto- en fietsparkeerplaatsen bedraagt:

5.2.1 ééngezinswoningen

- 2 autoparkeerplaatsen indien de woning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- Geen (0) inbandige autoparkeerplaatsen toegelaten voor een woning met een voorgevelbreedte van minder dan 6 m gelegen in een aaneengesloten bebouwing met de voorgevel op of tegen de rooilijn
- 0,5 autoparkeerplaats indien de woning gelegen is in het handelskerngebied
- 1 autoparkeerplaats indien de woning gelegen is in het kerngebied
- 1,2 fietsparkeerplaats per slaapkamer, met een minimum van 2

5.2.2 meergezinswoningen

- 2 autoparkeerplaatsen per woonentiteit indien de meergezinswoning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 1 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de woning gelegen is in het kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de woning gelegen is in het handelskerngebied
- 1,3 fietsparkeerplaats per slaapkamer, met een minimum van 2 per woonentiteit

Vanaf 10 woonentiteiten dient er 0,2 autoparkeerplaatsen en 0,4 fietsparkeerplaatsen per woonentiteit voorzien te worden voor bezoekers, met uitzondering voor woonentiteiten gelegen in het handelskerngebied en kerngebied.

Vanaf 10 woonentiteiten dienen er 10 % extra fietsparkeerplaatsen voorzien te worden.

Bij een meergezinswoning dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.3 studio's

- 1 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de studio's gelegen zijn buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de studio's gelegen is in het handelskerngebied en kerngebied
- 1 fietsparkeerplaats per woonentiteit

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.4 sociale woningen

5.2.4.1 meergezinswoningen bestemd voor verhuur

- 1 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de meergezinswoning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit gelegen in het handelskerngebied en kerngebied
- fietsparkeerplaatsen volgens voorschriften VMSW

Vanaf 10 woonentiteiten dient er 0,2 autoparkeerplaatsen en 0,4 fietsparkeerplaatsen per woonentiteit voorzien te worden voor bezoekers, met uitzondering voor woonentiteiten gelegen in het handelskerngebied en kerngebied.

De autoparkeerplaatsen voor bezoekers zijn in deze categorie mee begrepen in de norm van 1 autoparkeerplaats per woonentiteit maar mogen niet privaat toegewezen worden aan huurders en dienen steeds publiek toegankelijk te blijven.

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

Vanaf 10 woonentiteiten dienen er 10 % extra fietsparkeerplaatsen voorzien te worden.

5.2.4.2 ééngezinswoningen bestemd voor verhuur

- 1 autoparkeerplaats indien de woning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- voor een woning met een voorgevelbreedte minder dan 6 m gelegen in een aaneengesloten bebouwing met de voorgevel op of tegen de rooilijn: geen inpandige autoparkeerplaatsen verplicht en toegelaten
- 0,5 autoparkeerplaats indien de woning gelegen is in het handelskerngebied en kerngebied
- 1,2 fietsparkeerplaats per slaapkamer

5.2.4.3 studio's bestemd voor verhuur

- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit
- 1 fietsparkeerplaats per woonentiteit

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.4.4 meergezinswoningen bestemd voor verkoop

- 1 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de meergezinswoning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit gelegen in het handelskerngebied en kerngebied
- 1,3 fietsparkeerplaats per slaapkamer, met een minimum van 2

Vanaf 10 woonentiteiten dient er 0,2 autoparkeerplaatsen en 0,4 fietsparkeerplaatsen per woonentiteit voorzien te worden voor bezoekers, met uitzondering voor woonentiteiten gelegen in het handelskerngebied en kerngebied.

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.4.5 ééngezinswoningen bestemd voor verkoop

- 2 autoparkeerplaatsen indien de woning gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- voor een woning met een voorgevelbreedte minder dan 6 m gelegen in een aaneengesloten bebouwing met de voorgevel op of tegen de rooilijn: geen inpandige autoparkeerplaatsen verplicht en toegelaten
- 0,5 autoparkeerplaats per woning indien de woning gelegen is in het handelskerngebied
- 1 autoparkeerplaats indien de woning gelegen is in het kerngebied
- 1,2 fietsparkeerplaats per slaapkamer, met een minimum van 2

5.2.4.6 studio's bestemd voor verkoop

- 1 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de studio gelegen is buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per woonentiteit indien de woning gelegen is in het handelskerngebied en kerngebied
- 1 fietsparkeerplaats per woonentiteit

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.5 zorgwoning

Geen minimum, inbegrepen in hoofdwoonentiteit.

5.2.6 groepswoningbouw

Voor groepswoningbouwprojecten moeten de respectievelijke normen voor één- en meergezinswoningen gevolgd te worden, ongeacht de gevelbreedte. De auto- en fietsparkeerplaatsen kunnen geclusterd aangelegd worden en dienen zoveel mogelijk met gemeenschappelijke inritten ontsloten te worden.

5.2.7 assistentiewoningen voor bejaarden

- 0,7 autoparkeerplaats per assistentiewoning
- 1 fietsparkeerplaats per 5 woonentiteiten

Vanaf 10 woonentiteiten dient er 0,2 autoparkeerplaatsen en 0,4 fietsparkeerplaatsen per woonentiteit voorzien te worden voor bezoekers, met uitzondering voor woonentiteiten gelegen in het handelskerngebied en kerngebied.

5.2.8 grootschalige detailhandel

- 1 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² netto verkoopsoppervlakte + één bijkomende autoparkeerplaats per begonnen schijf van 250 m² NVO opslagoppervlakte indien gelegen buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² netto verkoopsoppervlakte in het kerngebied

- 0,5 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 200 m² netto verkoopsoppervlakte in het handelskerngebied
- 1 fietsparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² netto vloeroppervlakte

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.9 kleinhandel, diensten, vrije beroepen, horecazaken.

- 1 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² netto verkoopsoppervlakte of praktijkoppervlakte indien gelegen buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² netto verkoopsoppervlakte of praktijkoppervlakte in het kerngebied.
- 0,5 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 200 m² netto verkoopsoppervlakte of praktijkoppervlakte in het handelskerngebied.
- 1 fietsparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² netto vloeroppervlakte
- Geen minimum voor fietsparkeerplaatsen in het handelskerngebied en kerngebied

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.10 (studenten) kamers

- 1 autoparkeerplaats per 3 kamers
- 1 fietsparkeerplaats per kamer

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

Vrijstelling:

Indien het maximum aantal kamers beperkt wordt tot 3 is er geen autoparkeerplaats nodig voor deze functie

5.2.11 kantoren (incl. kantoorachtigen)

- 1 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² bruto vloeroppervlakte indien gelegen buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 0,5 autoparkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² bruto vloeroppervlakte in het kerngebied en handelskerngebied
- 1 fietsparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² bruto vloeroppervlakte indien gelegen buiten het handelskerngebied en kerngebied
- 1 fietsparkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² bruto vloeroppervlakte in het kerngebied en handelskerngebied

Er dient per 10 fietsparkeerplaatsen 1 buitenmaatse fietsparkeerplaats aanwezig te zijn, met een minimum van 1. Dit ten behoeve van andere fietstypes zoals bakfietsen ed.

5.2.12 auto herstelplaatsen, garages, benzinestations

- 1 autoparkeerplaats per 75 m² bruto bedrijfsoppervlakte
- 1 fietsparkeerplaats per 75 m² bruto bedrijfsoppervlakte

5.2.13 andere functies

Voor functies die niet zijn opgenomen in bovenstaand overzicht wordt de parkeernorm per aanvraag tot omgevingsvergunning bepaald. De aanvrager moeten een aantal auto- en fietsparkeerplaatsen voorstellen op basis van een parkeerstudie, die wordt opgenomen in de beschrijvende nota van de vergunningsaanvraag.

Dit rekening houdende met het aantal bewoners, gebruikers, bezoekers, de schaal, het type van gebruik, de ligging, de capaciteit van de openbare weg en de draagkracht van de omgeving.

Artikel 6: Afwijkingsmogelijkheden

6.1 Algemeen

- De omschreven mogelijke afwijkingen van deze verordening verlenen aan de aanvrager niet automatisch het recht om af te wijken.
- De vergunningverlenende overheid zal de aangevraagde afwijkingen overwegen rekening houdende met o.a. de volgende aspecten m.b.t. de aanvraag:

- de graad van afwijking van de verordening;
- de nabijheid van het openbaar vervoer (bus- en treinhalt);
- de nabijheid van andere parkeermogelijkheden in de onmiddellijke omgeving en de bezetting hiervan, eventueel medegebruik;
- de nabijheid van eventuele deelautoparkeerplaatsen;
- de nabijheid van eventuele deelfietsstallingen;
- de leefbaarheid van de omgeving;
- de beeldkwaliteit van de omgeving;
- de specifieke context van het terrein / perceel / goed
- de principes van de goede ruimtelijke ordening;
- de Mobiscore van het goed van de aanvraag
- De vergunningverlenende overheid kan de omgevingsaanvraag weigeren wanneer het om redenen van goede plaatselijke ruimtelijke ordening of verkeerstechnische redenen niet wenselijk is de geplande garage(poort) in de voorgevel of toegangen tot autostaanplaatsen te realiseren, evenals wanneer het om milieuredenen niet wenselijk is de geplande autoparkeerplaatsen te realiseren.
- De vergunningverlenende overheid kan steeds afwijkingen van deze verordening toestaan bij gebouwen opgenomen in de Vlaamse inventaris van het bouwkundig erfgoed.

6.2 Afwijkingsmogelijkheden in functie van woningbouw

1° Het initiatief om plaatsen voor te behouden en ter beschikking te stellen voor deelwagens wordt aangemoedigd. Daarom is binnen een bouwproject met minimum 10 woonentiteiten een lagere parkeernorm mogelijk wanneer wordt ingezet op deelmobiliteit.

Voor sociale huurwoningen bedraagt het minimumaantal woonentiteiten om van deze afwijking te kunnen genieten 6.

Voor samenwoonprojecten bedraagt het minimumaantal woonentiteiten om van deze afwijking te kunnen genieten 4.

Elke deelwagen die binnen dergelijke projectaanvraag wordt voorzien, kan maximum 5 autoparkeerplaatsen vervangen. Het aantal autoparkeerplaatsen, excl. de staanplaatsen voor de deelauto(s) en bezoekers, mag echter nooit minder bedragen dan:

- 0,75 per woonentiteit
- 0,25 per woonentiteit gelegen in het handelskerngebied en kerngebied

Voor sociale huurwoningen en samenwoonprojecten mag het aantal autoparkeerplaatsen, excl. de staanplaatsen voor de deelauto(s) en bezoekers, nooit minder bedragen dan:

- 0,4 per woonentiteit
- 0,25 per woonentiteit gelegen in het handelskerngebied en kerngebied

Vanaf 10 woonentiteiten dient er 0,2 autoparkeerplaatsen per woonentiteit voorzien te worden voor bezoekers, met uitzondering voor woonentiteiten gelegen in het handelskerngebied en kerngebied.

De autoparkeerplaats voor de deelauto wordt nooit meegerekend in het minimaal aantal autoparkeerplaatsen.

Het voorzien van deelmobiliteit maakt integraal deel uit van de aanvraag en vergunning.

Het voorzien van deelmobiliteit is te voorzien volgens het gemeentelijk reglement ter zake om in aanmerking te komen voor deze afwijkingsmogelijkheid.

Indien er niet meer voorzien wordt in een deelwagensysteem dient alsnog het benodigd aantal autoparkeerplaatsen voorzien te worden overeenkomstig deze stedenbouwkundige verordening.

2° De vergunningverlenende overheid kan een afwijking op de fietsparkeernormen toestaan in volgende gevallen:

- Wanneer aangepaste woonentiteiten worden voorzien voor personen met een beperking;

6.3 Aanvullende afwijkmogelijkheden in functie van sociale huurwoningen

Aanvullend aan de afwijkmogelijkheden zoals voorzien in art. 6.2 kan in functie van sociale huurwoningen afgeweken worden van de verordening met betrekking tot de inplanting van de auto- en fietsparkeerplaatsen.

Indien het niet mogelijk of wenselijk is het vereiste aantal auto- of fietsparkeerplaatsen op het goed zelf in te richten moet het aantal vereiste autoparkeerplaatsen op maximum 300 m (wandel)afstand van het goed waarop de aanvraag betrekking heeft, gerealiseerd worden (gemeten als werkelijke wandelafstand van autoparkeerplaats tot hoofdtoegang van de woning). Voor fietsparkeerplaatsen wordt de voormelde afstand van 300 m gereduceerd tot maximaal 50 m.

De aanvrager dient dit goed of reeds bestaande auto- of fietsparkeerplaatsen in volle eigendom, erfpacht, met recht van opstal of in vruchtgebruik te bezitten of verwerven. Bestaande auto- of fietsparkeerplaatsen dienen enerzijds te voldoen aan de technische voorwaarden van deze verordening, of er in overeenstemming mee worden gebracht, en anderzijds mogen zij nog niet gebruikt zijn voor het bekomen van een andere omgevingsvergunning / bouwvergunning. Auto- en fietsparkeerplaatsen welke zonder vergunning aangelegd werden of zonder vermoeden van vergunning, komen niet in aanmerking als bestaande auto- of fietsparkeerplaats.

Daarenboven kunnen autoparkeerplaatsen bij nieuwe projecten voor sociale huurwoningen van bestaande en/of nieuwe sociale huurwoningen die toebehoren aan dezelfde eigenaar, en gelegen zijn op nabijgelegen percelen, meegerekend worden voor de berekening m.b.t. autodeelmobiliteit. En dit op voorwaarde dat de projecten onderling op max. 300 m (wandel)afstand van elkaar gelegen zijn.

Deze afwijkmogelijkheid is enkel van toepassing op sociale huurwoningen in beheer van een sociale woonmaatschappij, gelijkaardige organisaties of het lokaal bestuur.

6.4 Afwijkmogelijkheden voor andere functies dan wonen

1° Indien binnen een project met als functie kantoren (incl. **kantoorachtigen**), of voor het kantoorgedeelte gelegen in een gebouw met hoofdzakelijk andere functie, waarbij de bruto vloeroppervlakte groter is dan 400 m², wordt ingezet op deelmobiliteit is een lagere parkeernorm mogelijk.

Elke elektrische deelwagen die binnen een projectaanvraag wordt voorzien, kan maximum 5 autoparkeerplaatsen vervangen zonder dat het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen minder mag zijn dan 50 % van het te realiseren autoparkeerplaatsen volgens de norm, met een minimum van 1. Het maximum aantal deelwagens dat in rekening kan worden gebracht per project bedraagt 8.

Het voorzien van deelmobiliteit maakt integraal deel uit van de aanvraag en vergunning.

Het voorzien van deelmobiliteit is te voorzien volgens het gemeentelijk reglement ter zake om in aanmerking te komen voor deze afwijkmogelijkheid.

Indien er niet meer voorzien wordt in een deelwagensysteem dient alsnog het benodigd aantal autoparkeerplaatsen voorzien te worden overeenkomstig deze stedenbouwkundige verordening.

2° Indien een gebouw voor detailhandel en horeca kleiner is dan 400 m² bruto vloeroppervlakte en het gaat om een perceel zonder voor- of zijtuin, dan moeten geen fietsparkeerplaatsen worden voorzien. Dit geldt echter enkel indien er geen andere mogelijkheden zijn voor het stallen van fietsen op het eigen goed of dat deze onmogelijk rechtstreeks publiek toegankelijk kunnen gemaakt worden via de openbare weg.

6.5 Afwijking via een financiële stedenbouwkundige last

Indien het vereiste aantal auto- en fietsparkeerplaatsen niet kan worden aangelegd, kan op gemotiveerd verzoek aan de vergunningverlenende overheid de verplichting tot realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen in uitzonderlijke gevallen vervangen worden door de betaling van een éénmalige financiële stedenbouwkundige last volgens het gemeentebelasting op het ontbreken van parkeerplaatsen.

De betaling van een financiële stedenbouwkundige last betreft een afwijkings- en uitzonderingsmaatregel waarbij de vergunningsverlenende overheid de grootte van de mogelijke afwijking bepaalt rekening houdende met de criteria volgens art. 6.1 van deze verordening.

De financiële stedenbouwkundige last is verschuldigd door de houder van een omgevingsvergunning die niet kan voldoen aan de stedenbouwkundige verordening inzake het voorzien van auto- en fietsstalplaatsen buiten het openbaar domein.

De last is verhaalbaar op de rechtsopvolgers van de houder van de omgevingsvergunning.

Betaling en invordering volgens het betreffende belastingsreglement goedgekeurd door de Gemeenteraad.

Betaling van een financiële stedenbouwkundige last in functie van deze afwijkingsmogelijkheid sluit niet uit dat de vergunningverlenende overheid nog andere financiële stedenbouwkundige lasten kan opleggen of stedenbouwkundige lasten in natura, dit cfr. het Instrumentendecreet van 26 mei 2023 en latere herzieningen.

Artikel 7: Strafbepalingen

De overtredingen op deze verordening worden behandeld overeenkomstig de handhavingsmaatregelen bepaald in het Decreet van 25 april 2014 betreffende de handhaving van de omgevingsvergunning en het Handhavingsbesluit ruimtelijke ordening van 9 februari 2018 en latere herzieningen.

Artikel 8: Overgangsbepalingen

Deze stedenbouwkundige verordening is van toepassing op alle omgevingsaanvragen ingediend na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 9: Opheffingsbepalingen

- Deze stedenbouwkundige verordening heft de gemeentelijke Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg van 19 oktober 2015, bekrachtigd door de Deputatie Antwerpen op 17 december 2016, op.
- Deze stedenbouwkundige verordening heft de Bouw- en Verkavelingsverordening van 24 november 1997 (Ministerieel Besluit) op.