

HERZIENING STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING OP HET AANLEGGEN VAN AUTOPARKEERPLAATSEN EN FIETSENSTALLINGEN BUITEN DE OPENBARE WEG

Ontwerp goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 02/09/2022

Definitieve vaststelling door de gemeenteraad op 27/02/2023

Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 08/05/2023

Van kracht vanaf 18/05/2023

Toelichtend gedeelte

De huidige parkeerverordening daterend van 12/08/2013 is aan wijziging toe. De beleidscontext in de stad Leuven is de laatste jaren sterk gewijzigd met de nadruk op duurzame mobiliteit.

Volgende principes liggen aan de grondslag van de huidige wijziging aan de verordening:

Principe 1: de ruimteclaim van nieuwe functies op het openbaar domein is zo laag mogelijk

De realisatie van nieuwe bestemmingen in bestaande gebouwen, het vergroten van bestaande gebouwen en de realisatie van nieuwe bouwprojecten hebben tot gevolg dat ze verplaatsingen van personen en goederen teweeg brengen. Dit heeft zijn effect op het openbaar domein. Om die reden moet de aanvrager van elke nieuwe functie aantonen dat hij over de nodige parkeerplaatsen en fietsenstallingen beschikt. Dit beleid wordt al verschillende decennia gevoerd.

Dit principe blijft een belangrijk uitgangspunt. Het is niet de bedoeling dat verdere ontwikkeling van private percelen grote ruimteclaims legt op het openbaar domein. In meerdere wijken in de stad is er bovendien onvoldoende plaats op het openbaar domein om de parkeerbehoefte van alle belendende functies op te vangen. Ook fietsen nemen plaats in op voetpaden. Voldoende stallingen voorzien enkel en alleen op het openbaar domein is niet mogelijk. Daarom worden de minimale normen voor het realiseren van fietsenstallingen verhoogd.

Principe 2: van parkeerverordening naar mobiliteitsverordening

De stad heeft de ambitie om tegen 2030 klimaatneutraal te zijn. Een belangrijke bron van CO₂-uitstoot is mobiliteit. Door voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen te realiseren wordt er slechts vanuit één aspect naar de mobiliteitsgevolgen van een project gekeken. Een verordening werkt immers aan de hand van generieke normen die niet altijd makkelijk te bepalen zijn. Ze gelden voor het grootste gedeelte van het grondgebied en houden dus geen rekening met de lokale situatie, eigenheden van de beoogde doelgroep en de grote diversiteit in functies.

Uitzonderingen met aangepaste normen zijn studentenhuisvesting, sociale woningen en het kernwinkelgebied. Voor het kernwinkelgebied, dat gelegen is vlakbij een hoog aanbod aan publieke parkings en de grootste openbaarvervoerknopen, bestaat er reeds lang een afwijkende normering. Voor studentenhuisvesting en sociale huisvesting worden de normen aangepast op basis van specifiek onderzoek naar wagenbezit en gebruik voor deze groepen bewoners.

Bij de overige projecten kunnen door gemotiveerde afwijkingen toe te staan het mobiliteitsprofiel van de gebruikers en het mobiliteitsbeleid van de initiatiefnemer mee afgewogen worden. Aan de hand van een projectgebonden MOBER kan aangetoond worden dat dit een realistische aanname is en kunnen de flankerende maatregelen worden vastgelegd die dit ook garanderen.

Het aanleggen van ondergrondse parkeerplaatsen kan ook besteed worden aan het uitwerken van overtuigende flankerende maatregelen, zeker voor wat betreft verkeersattractoren zoals bedrijven die een innovatief mobiliteitsbeleid kunnen voeren.

Ook bij woonprojecten willen we inzetten op een dalend autobezit. In plaats van het vereiste minimum aantal parkeerplaatsen, kan bijvoorbeeld voor meer en betere fietsenstallingen gekozen worden, kan een bijdrage in deelmobiliteit gevraagd worden of kan een mede-investering in infrastructuur voor het openbaar vervoer worden gevraagd, ...

Hoewel deze stedenbouwkundige verordening dus in de eerste plaats dient om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen, zal het ook een stimulans zijn om in te zetten op een duurzame mobiliteit. De realisatie van parkeerplaatsen vraagt op veel plaatsen immers een behoorlijk budget en kan om redenen van goede ruimtelijke ordening, waterinfiltratie,... niet overal ten volle worden toegelaten. Door inzet van de mobiliteitsonderzoek en de gemotiveerde afwijking evolueert de parkeerverordening meer naar een mobiliteitsverordening.

Principe 3: straatparkeren zal steeds meer worden afgebouwd, langdurig parkeren gebeurt bij voorkeur buiten het openbaar domein

Het huidige mobiliteitsbeleid en duurzaamheidsbeleid beogen een hogere kwaliteit van het openbaar domein. Er moet meer ruimte komen voor voetgangers en fietsers en we wensen meer plaats voor waterinfiltratie en groen. Beide principes hebben vaak tot gevolg dat de reeds beperkte parkeerplaatsen op straat verdwijnen. Het langdurig stallen van de wagen op openbaar domein verhindert dat meer mensen gebruik kunnen maken van de beperkte parkeerplaatsen op het openbaar domein. Bezoekers worden aangemoedigd om in rotatieparkings te staan, maar ook bewoners willen we aanmoedigen om de auto buiten het openbaar domein te stallen.

Omdat dit niet voor iedereen mogelijk is werd veel jaren geleden de bewonerskaart in het leven geroepen, in eerste instantie bedoeld voor bewoners die niet over een parkeerplaats beschikken. Dit geeft hen de mogelijkheid de wagen voor langere duur op het openbaar domein te stallen maar biedt geen garantie op een parkeerplaats. Er zijn immers niet voldoende plaatsen op het openbaar domein.

Projecten die een afwijkend aantal parkeerplaatsen realiseren, moeten de nodige maatregelen nemen om te voorkomen dat dit geen extra druk op het openbaar domein legt. Afwijkingsmogelijkheden moeten grondig aangetoond en gemotiveerd worden. In bepaalde gevallen moeten de nodige garanties worden gesteld. Bij grote projecten vervalt het recht op een eerste bewonerskaart. Bewoners kunnen in die gevallen gebruik maken van de parkeerplaatsen gerealiseerd in het project of gebruik maken van de alternatieven voor een eigen auto in het project (autodelen, fietsdelen, goede toegang op openbaar vervoer...).

Principe 4: het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen ten gevolge van een omgevingsvergunning gebeurt in de eerste plaats op het eigen terrein

De herziene verordening streeft naar een vereenvoudiging in de toepassing. Op het moment van de aanvraag tot omgevingsvergunning moet op de plannen duidelijk gemaakt worden waar en hoe de nodige parkeerplaatsen zullen gerealiseerd worden.

Dit is in eerste instantie op het eigen terrein, voor zover dit kan binnen de geldende regelgeving (ook van andere beleidsdomeinen zoals water, bodem, erfgoed...). Ook van dit principe kan worden afgeweken met de nodige motivatie en garanties.

Verordenend gedeelte

1. Opleggen van de verplichting

Bij :

- a) het optrekken van nieuwe gebouwen (inclusief herbouw);
- b) het uitvoeren van functiewijzigingen;
- c) het uitvoeren van verbouwingswerken met of zonder volumewijziging;
- d) het wijzigen van het aantal wooneenheden met of zonder volumewijziging;

moet de vergunningsaanvrager/-houder, voor zover deze handelingen vergunningsplichtig zijn, het nodige aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen aanleggen zoals bepaald in deze verordening.

De vergunningsaanvrager voegt hiervoor bij de aanvraag van de omgevingsvergunning alle nodige informatie om de berekening te staven, waaronder:

- de plannen (vergunde, bestaande en nieuwe toestand) met daarop de plaatsen, maatvoering, toegangen en circulatieruimte, hellingsgraden...);
- een beschrijvende nota met daarin het aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen dat noodzakelijk is voor de toepassing van de parkeerverordening en indien van toepassing de aanvraag tot afwijking zoals bepaald in hoofdstuk 6 van deze verordening.

Wanneer er onvoldoende of incorrecte informatie wordt aangeleverd over de vergunde toestand kan de parkeernorm voor de volledige nieuwe toestand in rekening gebracht worden.

2. Definities

Voor het gebruik van deze verordening worden volgende definities gehanteerd:

2.1 Assistentievoorziening en -woning

Een assistentievoorziening is een groep van assistentiewoningen die bestaat uit één of meerdere woningen en/of gebouwen die functioneel een geheel vormen en waar, onder welke benaming ook,

- personen van 65 jaar of ouder
- personen met een psychische of fysieke beperking

zelfstandig wonen in individuele aangepaste wooneenheden én waarbij deze bewoners facultatief een beroep op zorg kunnen doen. (art. 33 Woonzorgdecreet, april 2018 en latere wijzigingen)

Een assistentiewoning is een woning die tot een assistentievoorziening behoort.

2.2 Autoparkeerplaats

Een garage, een garagebox, carport of een speciaal daartoe aangelegde standplaats (overdekt of in open lucht).

Het gewoonlijk in gebruik nemen van (een stuk) grond of het aanleggen van parkeerplaatsen en de bijhorende verhardingen zijn vergunningsplichtig.

2.3 Bouwlaag

Elke verdieping die niet als kelder of dakverdieping kan worden beschouwd.

2.4 Dakverdieping

De verdieping waarvan het afgewerkte vloerpeil zich boven of op minder dan 1 meter onder de kroonlijst bevindt.

2.5 Eengezinswoning

Een niet-gestapelde woning op een eigen perceel met een eigen voordeur die toegankelijk is vanuit het publiek domein.

Een eengezinswoning die opgedeeld wordt met een tijdelijke vergunning (kotmadam-formule) valt ook onder de noemer eengezinswoning.

2.6 Fietsenstalling:

Plaats bestemd om een fiets te stallen, gericht op langere duur.

2.7 Kamer

Een woning waarin één of meer van de volgende voorzieningen ontbreken: WC; bad of douche; kookgelegenheid, en waarvan de bewoners voor één of meerdere van deze voorzieningen afhankelijk zijn van de gemeenschappelijke ruimten in of aansluitend bij het gebouw waarvan de woning deel uitmaakt. Een kamer dient te voldoen aan de Vlaamse Codex Wonen en latere wijzigingen, of de eerder toepasselijke regelgeving.

2.8 Kelder

Een kelder is een ruimte in een gebouw die geheel of gedeeltelijk ondergronds gelegen is en niet beschikt over voldoende daglicht.

2.9 Kernwinkelgebied

Zoals beschreven in de Algemene Bouwverordening van de stad Leuven.

2.10 Meergezinswoning

Een gebouw waarin twee of meerdere woningen zijn gelegen.

Opgedeelde eengezinswoningen met een tijdelijke omgevingsvergunning (kotmadam-formule) worden niet als meergezinswoning beschouwd.

2.11 Nieuwe woning

Als nieuwe woningen wordt beschouwd:

- Nieuwbouwwoningen
- Herbouw van woningen volgens de definitie opgenomen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
- Bijkomende woningen die ontstaan door functiewijziging of door wijziging van het aantal wooneenheden.

2.12 Sociale woning

- Een sociale huur- of koopwoning zoals bedoeld in de Vlaamse Codex Wonen en latere wijzigingen.
- Een woning (of woonproject) die een huurovereenkomst hebben met een erkend Sociaal verhuurkantoor. Hiervoor voegt de aanvrager samen met de aanvraag van de omgevingsvergunning een ondertekende en geregistreerde 9-jarige huurovereenkomst toe.

2.13 Studentenhuisvestingsprojecten

- Type 1 – met samenwerkingsovereenkomst:

Studentenhuisvestingsprojecten die eigendom zijn van of onder het beheer vallen van een ambtshalve geregistreeerde instelling voor hoger onderwijs of waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is afgesloten tussen de bouwheer en een ambtshalve geregistreeerde instelling voor hoger onderwijs, waarbij aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° het bevoegde bestuursorgaan van de ambtshalve geregistreeerde instelling voor hoger onderwijs heeft formeel zijn instemming verleend met de samenwerkingsovereenkomst;
- 2° de samenwerkingsovereenkomst is afgesloten voor een periode van ten minste 27 jaar, en kan niet eenzijdig opgezegd worden voor het verstrijken van die periode;
- 3° in de samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken over de huurprijs van individuele kamers in de studentenhuisen of studentengemeenschapshuisen opgenomen.

- Type 2 – zonder samenwerkingsovereenkomst:

Alle studentenhuisvestingsprojecten die niet onder type 1 vallen en alle permanent vergunde kamers.

2.14 Vloeroppervlakte

Bruto-vloeroppervlakte (bvo) van een gebouw

De som van de oppervlaktes van (gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de buitengevels, of langs de as van de interne scheidingsmuren die de entiteit omhullen, inclusief binnenmuren):

- elke verdieping, bovengronds en ondergronds, met een vrije hoogte van 2,20 meter of meer;
- de overdekte private buitenruimten die niet in uitkraging t.o.v. het gevelvlak wordt gerealiseerd;
- de oppervlakte van de gemeenschappelijke delen in het gebouw (bij voorbeeld circulatieruimten, gemeenschappelijke opslagruimten,...) die deze entiteiten bedienen en hun omhullingen, gedeeld door het aantal entiteiten in het gebouw dat door deze gemeenschappelijke delen wordt bediend.

Volgende ruimtes behoren niet tot de bruto-vloeroppervlakte van een gebouw: bergingen die zich buiten de woning bevinden, vides, terrassen, garages (vrijstaand of inpandig), gemeenschappelijke gangen en trapzalen, kelders en technische lokalen.

Netto-vloeroppervlakte van een woning (die geen kamer is) (nvo)

De som van de oppervlaktes van (gemeten op vloerniveau langs de binnenomtrek van de scheidingsconstructies die de woning omhullen, inclusief binnenmuren):

- elke ruimte in de woning met minstens 2,20 meter vrije hoogte;
- ruimtes onder hellende daken worden meegerekend vanaf 1,80 meter vrije hoogte, als de gemiddelde hoogte in die ruimte minstens 2,20 meter is.

Volgende ruimtes behoren niet tot de netto-vloeroppervlakte van de woning: bergingen die zich buiten de woning bevinden, vides, terrassen, garages (vrijstaand of inpandig), gemeenschappelijke gangen en trapzalen, kelders en technische lokalen.

Netto-vloeroppervlakte van een (studenten)kamer (nvo)

De som van de oppervlakte van (gemeten op vloerniveau langs de binnenomtrek van de scheidingsconstructies die de kamer begrenzen):

- elke ruimte met minstens 2,20 meter vrije hoogte

- ruimtes onder hellende daken worden meegerekend vanaf 1,80 meter vrije hoogte, als de gemiddelde hoogte in die ruimte minstens 2,20 meter is.

Volgende ruimtes behoren niet tot de netto-vloeroppervlakte van de kamer: sanitair / badkamer / afgesloten inkomssassen.

De vereiste oppervlakte nodig voor het realiseren van de autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen door deze verordening wordt in geen van bovenstaande berekeningen in aanmerking genomen voor het berekenen van het nodige aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen.

2.15 Woning

Elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of alleenstaande, met inbegrip van woningen die zijn opgedeeld met een tijdelijke omgevingsvergunning (kotmadam-formule). Individuele assistentiewoningen gelden als woning.

3. Verplichtingen

De verplichtingen voortkomend uit deze verordening maken blijvend deel uit van de omgevingsvergunning.

Dit betekent dat de autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen nodig om te voldoen aan deze verordening als autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen aanwezig moeten blijven, ook bij eigendomsoverdracht. Ze mogen geen andere functie krijgen of voor iets anders worden gebruikt. Bij een tijdelijke vergunning (kotmadam-formule) loopt de verplichting zolang de tijdelijke vergunning loopt. Bij verhuur aan een Sociaal verhuurkantoor loopt de verplichting zolang deze verhuring loopt.

Indien de functie van een bestaande autoparkeerplaats of fietsenstalling wordt gewijzigd, dient een vervangende autoparkeerplaats of fietsenstalling voorzien te worden volgens de bepalingen van deze verordening.

4. Realisatie van de autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen

Het aantal parkeerplaatsen en/of fietsenstallingen dat volgens de toepassing van de parkeerverordening dient aangelegd te worden, wordt voorzien op eigen terrein. De afwijkingmogelijkheden op deze regel zijn opgenomen onder 6.2.

Om in aanmerking te komen als autoparkeerplaats of fietsenstalling, dienen deze te voldoen aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen onder 5.2.

5. Voorwaarden en berekeningswijze

5.1 Berekening aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen

Het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen wordt als volgt bepaald:

- Bij:
 - a) het optrekken van nieuwe gebouwen (inclusief herbouw);
 - b) het uitvoeren van functiewijzigingen;
 - c) het uitvoeren van verbouwingswerken met of zonder volumewijziging;
 - d) het wijzigen van het aantal wooneenheden met of zonder volumewijziging;moet de vergunninghouder, voor zover deze handelingen vergunningsplichtig zijn, minimaal het nodige aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen aanleggen, zoals bepaald volgens de tabel onder 5.3 in deze verordening.
- Bij gebouwen die hierboven vallen onder b, c en d wordt ook het aantal autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen berekend voor de reeds vergunde (of vergund geachte) toestand, volgens de tabel onder 5.3 in deze verordening. Dit aantal wordt afgetrokken van de parkeernorm voor de toestand zoals aangevraagd.
- Bestemmingen die eerder wederrechtelijk gerealiseerd werden kunnen niet in aanmerking genomen worden voor de bepaling van de bestaande toestand en zullen als nieuwe toestand beschouwd worden.
- Bestaande parkeerplaatsen of fietsenstallingen die verdwijnen worden mee opgenomen in de berekening.
- Aanvullend bij de verplicht opgelegde bijkomende fietsenstallingen, moeten bestaande tekorten aan fietsvoorzieningen zoveel mogelijk opgelost worden als de werken dit toelaten.
- Het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen wordt telkens afgerond naar het lagere gehele getal indien de rest van de deling minder bedraagt dan 0,50. Er wordt afgerond naar het hogere gehele getal indien de rest van de deling groter of gelijk is aan 0,50.
- Per functie kunnen speciale berekeningswijzen aangegeven worden.
- De aanvraag bevat alle nodige informatie om de berekening te staven. Wanneer er onvoldoende of incorrecte informatie wordt aangeleverd over de vergunde toestand, kan de parkeernorm voor de volledige nieuwe toestand in rekening gebracht worden.
- Vanaf een volledige schijf van 10 fietsstallplaatsen wordt er 1 op 10 fietsstallplaatsen voorzien voor een buitenmaatse fiets.

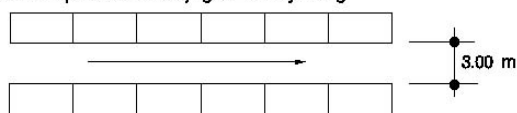
5.2 Kwaliteitseisen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

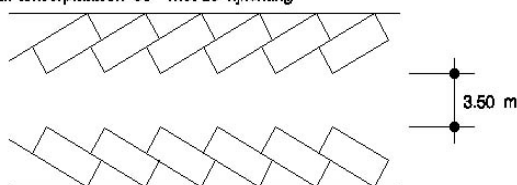
- Een **garage**, een **garagebox** of individuele **carport** heeft volgende minimumafmetingen: 5 meter lang, 2,75 meter breed en een minimum vrije hoogte van 1,80 meter langs de toegangszone voor de wagen.
- Een **standplaats** (overdekt of in open lucht) heeft minimale afmetingen van 5 meter lang op 2,30 meter breed en een minimale vrije hoogte van 1,80 meter.
- Elke autoparkeerplaats wordt afgebakend met duurzame materialen. De verharding van autoparkeerplaatsen in open lucht worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen.
- Overdekte collectieve ruimtes moeten voorzien zijn van voldoende lichtpunten die automatisch aan en uit gaan.
- Aangezien het aandeel in elektrische auto's de komende jaren exponentieel zal toenemen, worden in de parkeerzone (per 2 plaatsen) ten minste wachtleidingen voorzien zodat oplaadmogelijkheden in de toekomst eenvoudig kunnen worden geïnstalleerd.
- Bij bepaalde types oplaadpalen is advies van de brandweer noodzakelijk.
- Bijkomend dient het aantal autostaanplaatsen voor elektrische voertuigen in overeenstemming te zijn met alle andere regelgeving o.m. het Besluit van de Vlaamse Regering houdende algemene bepalingen over het energiebeleid (Het Energiebesluit van 19 november 2010 en de latere wijzigingen).
- Er moet een minimaal aantal parkeerplaatsen worden voorzien voor personen met een beperking. Het aantal plaatsen, de inplanting en afmetingen worden geregeld in de gewestelijke verordening toegankelijkheid.
- **Schikking en toegangswegen** moeten voldoen aan de maatvoering die in volgende figuren aangegeven wordt (Fig. 1 tot fig. 5). Voor zover het geen autoparkeerplaatsen betreft die nodig zijn voor een publieke functie en ze betrekking hebben op dezelfde woongelegenheden, kunnen twee plaatsen aansluitend in elkaars verlengde worden aangelegd.

Autoparkeerplaats per inrijhoek

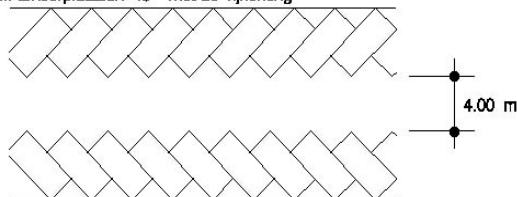
Figuur 1. Parkeerplaatsen evenwijdig met de rijrichting



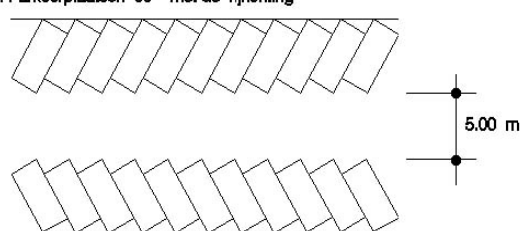
Figuur 2. Parkeerplaatsen 30° met de rijrichting



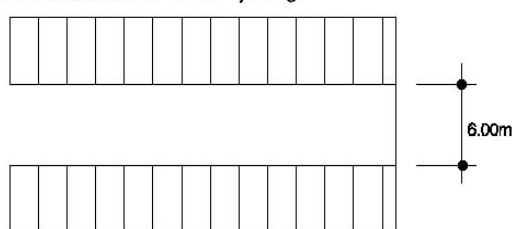
Figuur 3. Parkeerplaatsen 45° met de rijrichting



Figuur 4. Parkeerplaatsen 60° met de rijrichting



Figuur 5. Parkeerstroken 90° met de rijrichting



Kwaliteitseisen fietsenstalling:

Het uitgangspunt is het voorzien van een ruime, overdekte, comfortabele fietsenstalling; gelijkvloers en dicht bij de ingang; goed bereikbaar vanaf de openbare weg. Bij voorkeur ingepast binnen het bouwvolume.

- Elke fietsenstalling moet aan volgende basiswaarden voldoen:
 - o stalruimte per standaardfiets: 1,8 meter bij 0,7 meter;
 - o stalruimte per buitenmaatse fiets: 2,5 meter bij 0,8 meter;
- Plaatsbesparende ophang- of stallingssystemen zijn mits motivering mogelijk. De fiets moet met een minimale krachtinspanning gestald kunnen worden zowel in een bijna volzette als in een lege stalling. In dit geval kan er afgeweken worden van de basiswaarden.

Volgende vereisten gelden bijkomend voor een (semi-)publiek toegankelijke stalling of stalling behorend tot een meergezinswoning:

- Er is een stalsysteem dat omvallen van fietsen vermijdt;
- De toegangs- en circulatieruimte hebben een minimumbreedte van 90 centimeter;
- Er worden aanbindsystemen voorzien om beschadiging of diefstal te voorkomen;
- Er zijn voldoende lichtpunten in de overdekte collectieve ruimtes die automatisch aan en uit gaan.
- De toegang tot de fietsenstalling wordt steeds zoveel mogelijk op maaiveld gerealiseerd. Indien dit ondergronds moet voorzien worden, moet deze vlot al fietsend bereikbaar zijn.
 - o Een helling met een maximaal hellingspercentage van 4%. Indien het hoogteverschil kleiner is dan 2,50 meter kan uitzonderlijk een helling van maximaal 8% worden toegelaten.
 - o Indien kan aangetoond worden dat een helling niet realiseerbaar is, kan een luie trap met fietsgoot en/of mechanische ondersteuning of fietslift voorzien worden. Het hellingspercentage van deze trap bedraagt 18% met een maximum van 22%oten aan beide kanten van de trap heeft de voorkeur. Breedte van de trap is afhankelijk van de gebruiksintensiteiten en bedraagt minstens 1,40 meter. Minimale afstand tussen midden van de goot en de muur bedraagt 40 centimeter.
 - o Wanneer de verordening stallingen voor buitenmaatse fietsen oplegt (artikel 5.1) en de helling steiler is dan 10% dan wordt er een stalling voor buitenmaatse fietsen voorzien op het maaiveld of komt er bijkomend een fietslift die ook geschikt is voor buitenmaatse fietsen.
- In deze stallingen worden tevens stopcontacten te voorzien voor het opladen van de batterijen van elektrische fietsen.
- Voor goede fietsstallingsinfrastructuur verwijzen we naar de inzichten van Fietsberaad Vlaanderen o.a. Cahier nr.5 : Van parkeer- en stallingsnormen naar een mobiliteitsnorm, alsook naar het Fietsvademeccum van juli 2022 op wegenverkeer.be.

5.3 Normen voor de aanleg van parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Wanneer voor een gebied een bijzonder plan van aanleg (BPA) of een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) werd opgemaakt dat andere normen oplegt, hebben deze normen voorrang op de norm van deze verordening. Indien een functie niet voorkomt in de volgende opsomming, zal de functie ingedeeld worden bij een vergelijkbare bestemming.

De normen in onderstaande tabel zijn minimaal te realiseren parkeerplaatsen en fietsenstallingen. De aanleg van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen moet naast de kwaliteitseisen voldoen aan alle andere geldende stedenbouwkundige verordeningen, desgevallend BPA of RUP en andere geldende regelgeving (zoals regelgeving onroerend erfgoed, regelgeving m.b.t. infiltratie en opvang van regenwater,...). Daarnaast moet ze voldoen aan de goede ruimtelijke ordening. Als dat niet mogelijk is en ook de gemotiveerde afwijking (hoofdstuk 6) niet kan worden toegestaan dient geoordeeld te worden dat het voorgestelde programma niet kan gerealiseerd worden op het terrein.

Aantal aan te leggen parkeerplaatsen				
WONEN				
<i>Eengezinswoning¹</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
- aaneengesloten bebouwing ² met een gevelbreedte minder dan 7 m	0	3	0	3
- andere eengezinswoning	1	3	0	3
<i>Meergezinswoning en studio's/appartementen in andere gebouwen</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per woning, kleiner dan 60 m ² nvo	1	2	0	2
• per woning, groter of gelijk aan 60 m ² nvo	1	3	0	3
• per begonnen schijf van 3 woningen	1 extra	/	0	/
<i>Sociale woningen en verhuring aan een Sociaal verhuurkantoor</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per woning, kleiner dan 60 m ² nvo	0,5	2	0	2
• per woning, groter of gelijk aan 60 m ² nvo	0.5	3	0	3
<i>Assistentievoorziening</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 3 assistentiewoningen	1	1	0	1
• per begonnen schijf van 10 assistentiewoningen (bezoekers)	1 extra	1 extra	0	1 extra
<i>Woon- en zorgcentra</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 4 kamers	1	1	0	1

¹ Groepswoningbouw van 5 of meer eengezinswoningen valt onder de norm voor meergezinswoning

² Indien deze gebouwen veranderen van functie is hiervoor ook geen aftrek mogelijk bij de berekening van de ontbrekende autoparkeerplaatsen.

Studentenhuisvestingsprojecten – type 1 - met een samenwerkingsovereenkomst	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
Kamers kleiner dan 18 m ² nvo				
• per begonnen schijf van 15 kamers	1	/	0	/
• per kamer	/	1	/	1
Kamers groter of gelijk aan 18 m ² nvo				
• per begonnen schijf van 15 kamers	2	/	0	/
• per kamer	/	2	/	2
Studentenhuisvestingsprojecten – type 2- zonder een samenwerkingsovereenkomst en kamers	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
Kamers kleiner dan 18 m ² nvo	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 5 kamers	1	/	0	/
• per kamer	/	1	/	1
Kamers groter of gelijk aan 18 m ² nvo				
• per begonnen schijf van 5 kamers	2	/	0	/
• per kamer	/	2	/	2

Vrijstelling:

- Voor een gebouw met maximaal 3 kamers is er geen autoparkeerplaats nodig voor deze functie;
- Indien een woning wordt opgedeeld met een tijdelijke vergunning (kotmadam-formule) worden de tijdelijke kamers of studio vrijgesteld van het aantal autoparkeerplaatsen zolang deze tijdelijke vergunning loopt.

DETAILHANDEL				
<i>Gebouwen voor handel</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 75 m ² bvo	1	/	0	/
• per begonnen schijf van 50 m ² bvo	/	1	/	0
• Vanaf een bruto-vloeroppervlakte van de 500 m ² wordt een laad- en loszone voorzien op eigen terrein				

Vrijstelling:

- Indien de handelsruimte beperkt wordt tot maximum 100 m² bvo is er geen autoparking of fietsenstalling nodig voor deze functie.

Berekeningswijze:

- Volgens de gegevens op het plan.
- Volgende ruimten worden meegerekend in de bruto-vloeroppervlakte: de lokalen of oppervlakten gerelateerd aan bezoekers of gebruikers voor zover ze uitsluitend dienen voor de handelsfunctie. Magazijn en opslagruimte valt onder de functie bedrijvigheid.
- De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend.

DANCING/RESTAURANT/CAFE				
<i>Restaurant/café</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 75m ² bvo	1	/	0	/
• per begonnen schijf van 50 m ² bvo	/	3	/	0
Vrijstelling: - Indien de horecaruimte beperkt wordt tot maximum 100 m ² bvo is er geen autoparking of fietsenstalling nodig voor deze functie.				
<i>Feestzaal/danszaal (met winstoogmerk)</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 5 m ² bvo	1	1	0	1

KANTOOR/DIENSTVERLENING/VRIJE BEROEPEN				
<i>Kantoor/dienstverlening/vrije beroepen</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 75m ² bvo	1	/	0	/
• per begonnen schijf van 50 m ² bvo	/	1	/	1
Vrijstelling: - Indien de ruimte beperkt wordt tot maximum 100 m ² bvo is er geen autoparking of fietsenstalling nodig voor deze functie.				
<i>Congreszaal</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 10 zitplaatsen	1	1	0	1

INDUSTRIE EN BEDRIJVIGHEID				
<i>Industriële en ambachtelijke gebouwen, magazijnen, groothandelsgebouwen en stelplaatsen van private vervoerbedrijven</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 100 m ² bruto-bedrijfsoppervlakte	1	1	0	1
• Vanaf een bruto-vloeroppervlakte van 500m ² wordt de laad- en loszone op eigen terrein voorzien				
<i>Autoherstelplaatsen, garages en benzinstations</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 75m ² bruto-bedrijfsoppervlakte	1	0	0	0

Berekeningswijze:

- Onder bedrijfsoppervlakte wordt verstaan de vloeroppervlakte die voor bedrijfsdoeleinden gebruikt wordt voor zover ze overdekt is.
- Bergplaatsen en opslagruimten maken deel uit van de bedrijfsoppervlakte.

VERBLIJFSRECREATIE				
<i>Hotels en logies</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
<ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf van 3 (hotel)kamers, voor het gedeelte kamers 	1	1	0	1

Vrijstelling:

- Indien het gedeelte verblijfsrecreatie beperkt wordt tot maximum 100 m² bvo is er geen autoparking of fietsenstalling nodig voor deze functie.

Berekeningswijze:

- Volgens de gegevens op het plan.
- Personeelsrefter, keuken en bergruimten voor zover ze uitsluitend dienen voor de hotelfunctie zijn in deze norm inbegrepen.
- De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend.

GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN/OPENBARE NUTSVOORZIENINGEN				
<i>Schouwburgen, concertgebouwen, auditoria (zonder winstoogmerk) en gelijkaardige</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
<ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf van 10 zitplaatsen 	1	1	0	1
<ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf van 100 zitplaatsen (werknemers) 	/	1 extra	/	1 extra
<i>Ziekenhuizen en klinieken</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
<ul style="list-style-type: none"> per patiëntenbed 	1	/	0	/
<ul style="list-style-type: none"> per 2 patiëntenbedden 	/	1	/	1
<i>Feestzaal/danszaal (zonder winstoogmerk)</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
<ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf van 5m² bruto-vloeroppervlakte 	1	1	0	1

<i>Stelplaatsen van openbare vervoerbedrijven</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
<ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf van 100m² bruto-bedrijfsoppervlakte 	1	1	0	1
Berekeningswijze: <ul style="list-style-type: none"> Onder bedrijfsoppervlakte wordt verstaan de vloeroppervlakte die voor bedrijfsdoeleinden gebruikt wordt voor zover ze overdekt is. Bergplaatsen en opslagruimten maken deel uit van de bedrijfsoppervlakte. 				
<i>Onderwijs en kinderopvang</i>	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
- Kleuter- en lagere school <ul style="list-style-type: none"> per klaslokaal 	1	5	0	5
- Secundaire school <ul style="list-style-type: none"> per klaslokaal 	1	13	0	13
- Hoger onderwijs <ul style="list-style-type: none"> per klaslokaal 	4	13	0	13
- Andere vormen van onderwijs <ul style="list-style-type: none"> per klaslokaal 	2	1 à 5 ³	0	1 à 5
- Kinderkribbe <ul style="list-style-type: none"> per begonnen schijf 75 m² bvo 	1	1	0	1

Berekeningswijze:

- Volgens de gegevens op het plan.
- Alle ruimten voor zover ze uitsluitend dienen voor de onderwijsfunctie zijn in deze norm inbegrepen.
- De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend, bv refter of sportzaal die door (ook) externen gebruikt worden.
- Volgende ruimten worden aanzien als klaslokaal: instructielokaal, audiovisueel lokaal, seminarie, practicum, auditorium.
- Worden niet aanzien als klaslokaal: labo's, tekenzalen, gymnastiekzalen en refters.

³ Vast te leggen door het college in functie van de "gezondheidstoestand" van de leerlingen

DAGRECREATIE				
<i>Sportzaal</i>				
	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 50m ² bvo	1	1	0	1
Berekeningswijze: - Volgens de gegevens op het plan. - Volgende ruimten worden meegerekend in de vloeroppervlakte: de lokalen of oppervlakten gerelateerd aan bezoekers of gebruikers voor zover ze uitsluitend dienen voor de recreatieve functie. De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend.				
<i>Sportterreinen</i>				
	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 100 m ² terreinoppervlakte	1	/	0	/
• per begonnen schijf van 50m ² terreinoppervlakte	/	1	/	1
Berekeningswijze: - Volgens de gegevens op het plan. - Worden meegerekend in de terreinoppervlakte: de lokalen of oppervlakten gerelateerd aan bezoekers of gebruikers voor zover ze uitsluitend dienen voor de recreatieve functie, inclusief de verplichte randzone rond de terreinen. De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend.				
<i>Bioscoop</i>				
	Buiten kernwinkelgebied		Kernwinkelgebied	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
• per begonnen schijf van 10 zitplaatsen	1	/	0	/
• per begonnen schijf van 5 zitplaatsen	/	1	/	1
Berekeningswijze: - Volgens de gegevens op het plan. - De lokalen of oppervlakten gerelateerd aan bezoekers of gebruikers voor zover ze uitsluitend dienen voor de bioscoopfunctie zijn in deze norm inbegrepen. De andere ruimten worden volgens hun functie gerekend.				

6. Gemotiveerde afwijking

De vergunningverlenende overheid kan afwijkingen toestaan volgens de verder in dit hoofdstuk opgenomen bepalingen. Aanleiding voor de afwijking kan zijn:

- de omvang van het project;
- de erfgoedwaarde;
- de voorgestelde innovatieve en verbeterende oplossing;
- de conflicterende en onoplosbare voorwaarden vanuit andere of sectorale regelgeving.

De vergunningsaanvrager dient bij de omgevingsaanvraag een gemotiveerd verzoek toe te voegen waarin een afwijking op de in deze verordening van toepassing zijnde bepalingen wordt gevraagd. Het gemotiveerd verzoek beschrijft uitvoerig de reden tot afwijking.

Een afwijking is echter geen recht van de aanvrager en kan enkel worden toegestaan als deze in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en minstens een gelijkwaardige kwaliteit biedt dan die door deze verordening beoogd wordt.

6.1 Afwijking van de minimale normen

De motivering tot afwijking dient minstens het 'Bereikbaarheidsprofiel' uit het richtlijnenboek van de MOBER te bevatten, eventueel aangevuld met andere relevante informatie (ter indicatie: de beschrijving van het 'Bereikbaarheidsprofiel' volgens het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018) zijn opgenomen in bijlage).

Volgende afwijkingsmogelijkheden komen in aanmerking:

6.1.1 Mogelijkheid tot duurzame mobiliteit

Locaties die goed ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer en fietsinfrastructuur kunnen in aanmerking komen voor een verlaging van de parkeernormen in de tabel onder 5.2. Onder andere de frequentie van het aanbod, evenals de reistijden naar mogelijke bestemmingen zijn bepalend. De overeenkomst tussen het aanbod van duurzame mobiliteitsvormen en de nood van de bewoners/gebruikers van die locatie dient numeriek te worden aangetoond.

6.1.2 Complementair gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur

Bestaande parkeerinfrastructuur wordt in bepaalde gevallen slechts gebruikt in afgelijnde tijdsloten. De ongebruikte, leegstaande parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt door een functie die parkeerplaatsen net op die momenten nodig heeft. Hiervoor is een overeenkomst tussen beide partijen (aanbieder van de parkeerinfrastructuur en gebruiker) voor een duurtijd van minstens 15 jaar noodzakelijk bij de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Bij het vroegtijdig opzeggen van de overeenkomst, dienen de parkeerplaatsen vooralsnog te worden voorzien. Zo niet is een belasting verschuldigd zoals bepaald in 6.5.

Deze afwijkingsmogelijkheid geldt enkel voor functies die complementair zijn in de tijd waardoor er geen overlap is in gebruik van de parkeerinfrastructuur. Deze afwijkingsmogelijkheid kan niet ingeroepen worden voor een woonfunctie.

6.1.3 Flankerende maatregelen

De aanvrager stelt flankerende maatregelen voor die het voorzien van een lager aantal parkeerplaatsen verantwoorden.

Dit kan bijvoorbeeld bestaan uit deelmobiliteit, derdebetalerssysteem met de openbaar vervoersmaatschappij, voorzien natransport naar een verder gelegen parking, ... Indien deze afwijkingmogelijkheid wordt gekozen, kunnen waarborgen worden opgelegd door de stad Leuven ter realisatie van deze maatregelen.

Betreffende het voorzien van autoparkeerplaatsen voor deelmobiliteit geldt het principe dat één deelauto maximum 4 autoparkeerplaatsen vervangt. De aanvrager zal aantonen en de nodige waarborgen voorzien opdat deze parkeerplaats als deelparkeerplaats in gebruik blijft zolang de respectievelijke functies bestaan.

6.2 Niet aanleggen van parkeerplaats op eigen terrein

Mits onderbouwde motivering kan de aanvrager de autoparkeerplaats(en) niet aanleggen op eigen terrein met als optie:

- Op een ander perceel gelegen op maximaal 1000 m loopafstand van het bouwperceel. De aanvrager heeft het perceel voor de autoparkeerplaats(en) in volle eigendom en voegt hiervoor bewijsstukken toe aan het gemotiveerd verzoek bij de vergunningsaanvraag.
- Op een ander perceel, waarbij mits flankerende maatregelen zoals omschreven in 6.1.3, gewaarborgd wordt dat de parking gebruikt zal / kan worden door de gebruikers van te realiseren functies.

6.3 Niet aanleggen van fietsenstallingen op eigen terrein

Mits onderbouwde motivering kan de aanvrager de fietsenstallingen niet aanleggen op eigen terrein met als optie:

- Op een ander perceel gelegen op maximaal 100m in vogelvlucht van het bouwperceel. De aanvrager heeft dit perceel in volle eigendom en toont aan dat het gebruik van de fietsenstallingen door de gebruikers van de functie op lange termijn mogelijk is. Deze informatie maakt deel uit van het gemotiveerd verzoek bij de vergunningsaanvraag.

6.4 Afwijking van de kwaliteitseisen van fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen

Mits onderbouwde motivering kan door de aanvrager afgeweken worden van de kwaliteitseisen voor fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen, zoals omschreven in §5.2, waarbij de voorgestelde afwijkende organisatie van de fietsstallingen en autoparkeerplaatsen duidelijk wordt weergegeven op de plannen en de bruikbaarheid duidelijk wordt aangegeven.

6.5 Niet aanleggen van autoparkeerplaatsen en/of fietsenstallingen

Uitzonderlijk en enkel indien de opgelegde verplichting inclusief voorgaande afwijkingen niet mogelijk zijn, kan de aanvrager gemotiveerd vragen om autoparkeerplaatsen en/of fietsenstallingen niet te moeten aanleggen.

Indien autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen volgens deze verordening niet aangelegd worden, worden de verplichtingen voortkomend uit deze verordening vervangen door de betaling van de door het belastingreglement ter zake opgelegde verplichting.

Indien de verplichting een minimum tijdsduur bepaalt (verhuring aan SVK, complementair gebruik) is de belasting pro rata verschuldigd volgens de tijdsduur die niet werd gerealiseerd.

Deze belasting is tevens verschuldigd voor de autoparkeerplaatsen en/of fietsenstallingen die in de vergunning werden opgelegd en niet werden uitgevoerd. De belasting blijft verschuldigd ongeacht de strafbepalingen in 7.1.

7. Administratieve bepalingen

7.1 Strafbepalingen

De overtredingen op deze verordening worden behandeld overeenkomstig de handhavingsmaatregelen bepaald in de VCRO en het decreet betreffende de handhaving van de omgevingsvergunning.

7.2 Overgangsbepalingen

Aanvragen tot het bekomen van een omgevingsvergunning, verkavelingsaanvragen en attesten die ingediend worden voor het in werking treden van de gedeeltelijke herziening van de parkeerverordening zullen berekend worden volgens de Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg, zoals gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 12/08/2013.

7.3 Bewonerskaarten

Voor woonprojecten met meer dan 5 woonegelegenheden, welke worden vergund na het van kracht worden van deze stedenbouwkundige verordening geldt:

- Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een bewonerskaart voor de eerste wagen.
- Toekomstige bewoners die kunnen aantonen dat zij twee wagens bezitten komen in aanmerking voor een bewonerskaart aan het tarief van de tweede bewonerskaart conform het geldende belastingreglement.
- De vergunningshouder is ertoe gehouden deze voorwaarde te communiceren aan de toekomstige bewoners en op te nemen in de notariële akte en verhuurcontracten.

Bijlage: het 'Bereikbaarheidsprofiel' volgens het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018)

Alternatieven zijn fundamenteel andere oplossingen of mogelijkheden. Alternatieven worden in principe zelf ontwikkeld en gekozen door de initiatiefnemer van het project. Zo kan een initiatiefnemer kiezen of hij een terrein invult met 75% wonen en 25% winkels of omgekeerd. Een ander voorbeeld is dat er gekozen wordt om een bepaald minimum percentage van het vrachtvervoer via de spoor- of waterweg te laten gebeuren als alternatief voor het wegvervoer.

Varianten zijn eerder op te vatten als kleine wijzigingen binnen eenzelfde alternatief. Ze vormen dus een soort alternatief binnen een alternatief. Zo kan bv. in het geval van 75% wonen nog worden gekozen voor een merendeel aan grondgebonden woningen en een minderheid aan appartementen, of omgekeerd. Uiteraard is het verschil tussen alternatieven en varianten niet altijd helder te duiden en vaak is het ook een wat semantische kwestie wat voor het MOBER meestal geen inhoudelijke gevolgen heeft. Maar omwille van de duidelijkheid is het toch handig om het onderscheid in een MOBER wel te maken, indien van toepassing.

Scenario's zijn ontwikkelingsperspectieven. Het gaat dan vooral om externe ontwikkelingen waar men als initiatiefnemer nauwelijks of geen invloed op heeft. Het kan bv. gaan om:

- Scenario's voor de mobiliteitsontwikkeling en toekomstige modal split;
- Scenario's voor de werkelijke invulling van het projectgebied (indien bv. het voorziene aantal winkels of commerciële ruimte niet geheel verkocht of verhuurd geraakt);
- Scenario's voor de invulling van naburige terreinen en functies.

6.6 Bereikbaarheidsprofiel

6.6.1 Waarom een bereikbaarheidsprofiel?

Het bereikbaarheidsprofiel is een van de pijlers van een MOBER. Het moet een duidelijk beeld geven van de huidige en/of toekomstige bereikbaarheidsmogelijkheden van de projectlocatie, opgebouwd volgens het STOP-principe: Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar vervoer (trein, tram en bus) en Privaat vervoer (Personenwagen- en vrachtautoverkeer).

Een rode draad in het bereikbaarheidsprofiel voor alle modi is dat achtereenvolgens wordt gekeken naar:

- Het netwerk;
- De infrastructuur;
- De huidige en/of verwachte problemen;
- Mogelijke kansen tot verbetering of versterking van het bereikbaarheidsprofiel.

Door de latere confrontatie met het mobiliteitsprofiel kunnen dan de effecten en mogelijke knelpunten worden bepaald.

6.6.2 Bereikbaarheidsprofiel voetgangers

6.6.2.1. Netwerk

Het bereikbaarheidsprofiel voor voetgangers omvat de omschrijving van de belangrijkste loop- en wandelroutes naar en in de omgeving van het projectgebied.

Op mesoniveau (omgeving van het projectgebied) dient aandacht te gaan naar o.a. het netwerk van trage wegen en de wandelroutes tussen de haltes van het openbaar vervoer en de toegang tot de projectsite.

Op microniveau (binnen het projectgebied) dient aandacht te worden besteed aan de interne looproutes, bv. tussen fietsenstallingen en de toegang tot de gebouwen.

Gegevensbronnen zijn o.a.: gemeentelijke mobiliteitsplannen, Geopunt Vlaanderen (waar het netwerk van trage wegen is opgenomen), aangevuld met specifieke terreinverkenningen.

6.6.2.2. Infrastructuur

Qua infrastructuur wordt vooral gekeken naar de staat, kwaliteit, veiligheid en comfort van de voetgangersvoorzieningen en het netwerk. Zijn ze voldoende verhard, breed, veilig en conflictvrij? Zijn er voldoende veilige oversteekplaatsen?

6.6.3 Bereikbaarheidsprofiel fietsers

6.6.3.1. Netwerk

Het bereikbaarheidsprofiel voor fietsers omvat de omschrijving van de belangrijkste fietsroutes naar en in de omgeving van het projectgebied.

Op mesoniveau (omgeving van het projectgebied) dient zeker aandacht te gaan naar het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF). Maar ook het recreatief fietsrouten netwerk (knooppuntennetwerk) is relevant omdat dit door zijn aantrekkelijkheid en conflictvrijheid ook vaak gebruikt wordt voor functionele fietsverplaatsingen. Op microniveau (binnen het projectgebied) dient aandacht te worden besteed aan de interne fietsroutes, indien van toepassing. Ook de kwaliteit van de fietspaden, de aanwezigheid van oversteek-voorzieningen, fietsenstallingen, e.d. dienen binnen dit microniveau te worden geïnventariseerd.

Belangrijkste gegevensbronnen zijn de gemeentelijke mobiliteitsplannen, de website van de Vlaamse Overheid (www.mobielvlaanderen.be), de website van de betreffende provincie waar de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken staan vermeld, of kaarten en websites met het recreatief knoop-puntnetwerk. Ook een specifieke terreinverkenning is altijd aan te bevelen voor de beoordeling van de bereikbaarheid op microniveau.

6.6.3.2. Infrastructuur

Qua infrastructuur wordt vooral gekeken naar de staat, kwaliteit, veiligheid en comfort van de fietspaden. Voldoen ze aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen, zijn ze veilig, zijn de versteekbewegingen conflictvrij,...

6.6.3.3. Stallingsinfrastructuur

Specifiek kan worden gekeken naar de stallingsmogelijkheden voor fietsen en bromfietsen in het projectgebied zelf en/of in de onmiddellijke omgeving. Is het aanbod voldoende, zijn ze goed bereikbaar, voldoende diefstalveilig, ...?

6.6.4 Bereikbaarheidsprofiel openbaar vervoer

6.6.4.1. Netwerk

Het bereikbaarheidsprofiel voor het openbaar vervoer omvat de omschrijving van de belangrijkste lijnen voor het openbaar vervoer en de dienstregelingen.

De analyse van het bereikbaarheidsprofiel voor het openbaar vervoer speelt zich vooral af op het mesoniveau (omgeving van het projectgebied). Relevant zijn o.a. de afstand tot het dichtstbijzijnde treinstation en de tram- en bushaltes in de buurt. Tevens dient ook het aantal bedieningen per uur of per dag te worden bekeken.

Belangrijkste gegevensbron vormen de websites van De Lijn, de NMBS, STIB-MIVB of de TEC waar de meest recente dienstregelingen en situering van de haltes en stations staan vermeld. De gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn in de meeste gevallen al enkele jaren oud en bevatten dus mogelijk niet meer de meest recente informatie. Specifiek terreinonderzoek is aan te bevelen voor o.a. de kwaliteit van de halte-infrastructuur, de bijkomende voorzieningen aan de haltes of stations, de looproutes van en naar de haltes, specifieke doorstromingsmaatregelen, e.d.

6.6.4.2. Infrastructuur

Qua infrastructuur wordt vooral gekeken naar de staat, comfort en uitrustingsniveau van de haltes en de kwaliteit van de looproutes tussen haltes en het projectgebied. Ook specifieke doorstromingsmaatregelen (vrije bus- en trambanen) kunnen aan bod komen.