
2022_GR_00016

Definitief vaststellen van de stedenbouwkundige verordening mobiliteit.

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Johan Serkeyn, voorzitter; de heer Hans Bonte, burgemeester; de heer Jo De Ro, 1ste schepen; mevrouw Barbara de Bakker, 2de schepen; de heer Moad El Boudaati, 3de schepen; mevrouw Katrien Vaes, 4de schepen; de heer Didier Cortois, 5de schepen; mevrouw Tine Paredis, 6de schepen; mevrouw Fatima Lamarti, 7de schepen; de heer Faruk Akkus; de heer Jan Anciaux; de heer Sander Barrez; mevrouw Chantal Basoka Mubenga; de heer Guy Ceuppens; de heer Johan Claus; de heer Thomas De Mey; de heer Ken Degreef; de heer Houari El Hannouti; mevrouw Zinab El Jaouhari; de heer Remy Esquilleche Esquinas; de heer Aimen Horch; mevrouw Veronique Janssens; mevrouw Samira Mayda; de heer Jacques Mevis; de heer Ntonga Mbami Monsempo; mevrouw Nora Mouallali; de heer John Roobaert; mevrouw Viviane Schaessens; mevrouw Claudia De Laet; de heer Dries Verhaeghe; mevrouw Christel Herbosch; mevrouw Fatima El-boubsi; mevrouw Johanna-baptista Pelgrims; mevrouw Vera Boudry, algemeen directeur

Afwezig:

de heer Alain Poot; de heer Jurgen Van Duyse

Beschrijving

Aanleiding, context en argumentatie

De gemeenteraad is conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) bevoegd voor het vaststellen van gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen.

Op 1 juli 2019 werd het studie bureau Vectris aangesteld om de nieuwe stedenbouwkundige verordening mobiliteit op te maken. Op 19 oktober 2020 werd een voorontwerp van de nieuwe verordening toegelicht op het college van burgemeester en schepenen. In april werd een bijgewerkte versie van de verordening besproken op de GECORO en de Vilvoordse mobiliteitsraad (28 april 2021).

De nieuwe verordening schrijft zich in in het principe van de *modal shift*, van privaat autoverkeer naar meer duurzame verkeersmodi. Zo worden de minimale normen voor het aantal te voorziene parkeerplaatsen voor verschillende functies verlaagd en worden er ook maximumnormen ingevoerd. Voor de normen inzake aantal parkeerplaatsen wordt een zonale benadering geïntroduceerd waarbij in het kerngebied van de stad, met het beste openbaar vervoersaanbod en voorzieningenniveau, de laagste normen gelden. Verder worden er minimale normen inzake kwantiteit en kwaliteit van fietsstalplaatsen voorzien.

Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd voor de voorlopige vaststelling van de verordeningen, waarna het openbaar onderzoek gevoerd kan worden en de vereiste adviezen ingewonnen. Alle opmerkingen worden verwerkt waarna een definitieve versie van de verordening voorgelegd kan worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad.

Na de definitieve vaststelling door de gemeenteraad beschikken de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant en de Vlaamse Regering over een termijn van 45 dagen na betekening van het besluit om de uitvoering van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening te schorsen en/of vernietigen (art 2.3.2. §2/1 en §2/2 VCRO). Als het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening niet tijdig is geschorst of vernietigd, wordt de gemeenteraadsbeslissing houdende definitieve vaststelling van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

De stedenbouwkundige verordening mobiliteit werd opgemaakt en vervangt de hoofdstukken 3 en 4 van de stedenbouwkundige verordening die in 2011 werd vastgesteld.

Voorlopige vaststelling

Tijdens de zitting van 23 augustus 2021 stelde het college van burgemeester en schepenen het ontwerp gemeentelijke stedenbouwkundige verordening mobiliteit (kortweg verordening mobiliteit) voorlopig vast, samen met de bijhorende MER-screening en aangepaste gecoördineerde stedenbouwkundige verordening.

Openbaar onderzoek

Het ontwerp verordening mobiliteit werd samen met de bijhorende MER-screening en aangepaste gecoördineerde stedenbouwkundige verordening, overeenkomstig artikel 2.3.2. §2 van de VCRO en het besluit van de Vlaamse Regering houdende regeling van het openbaar onderzoek over stedenbouwkundige verordeningen van 10 februari 2017, onderworpen aan een openbaar onderzoek dat liep van 7 september 2021 tot en met 7 oktober 2021.

Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ontvangen.

Beschrijving bezwaren

De bezwaren kunnen samengevat worden tot volgende onderwerpen:

- Verkeersveiligheid: Het aanleggen van parkeerplaatsen op privaat domein kan niet los worden gezien van de situatie van het parkeren op de openbare weg. Een verhoogde parkeerdruk op de openbare weg zal leiden tot een verhoging van de onveiligheid van de zwakke weggebruikers van dit openbaar domein.
- Garagepoorten: Het verbieden van garagepoorten die meer dan derde van de gevelbreedte in beslag nemen, doet afbreuk aan de traditie van beletagewoningen in Vilvoorde en belet mensen die hun verantwoordelijkheid nemen om hun auto te stallen op eigen domein doormiddel van een inpandige garage.

Evaluatie bezwaren

- Verkeersveiligheid: Voorliggende verordening is uitsluitend van toepassing voor projecten die gerealiseerd worden op privaat domein. De verkeersveiligheid op het openbaar domein wordt in hoofdzaak bepaald door de voorziene infrastructuur op dit openbaar domein en niet door parkeervoorzieningen op privaat domein. De inrichting van publiek domein is niet het onderwerp van deze verordening, er kan dan ook hierover geen uitspraak gedaan worden. Bijkomend beoogt deze verordening het stimuleren van duurzame vervoersmodi zoals te voet en met de fiets in plaats van de personenwagen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. In het beleidskader wordt hiernaar verwezen. Dit bezwaar wordt niet gevolgd.
- Garagepoorten: Dit voorschrift is enkel van toepassing wanneer de verordening van toepassing is, zie toepassingsgebied. Bijgevolg kunnen bestaande beletage woningen behouden blijven, zo lang hiervoor geen omgevingsvergunningen worden aangevraagd die binnen het toepassingsgebied. In de praktijk zal dit betekenen dat bestaande beletage woningen in veel gevallen behouden kunnen blijven. Wel is het niet langer de bedoeling om nieuwe woningen van deze typologie nog te bouwen of stimuleren, met als doel

parkeerplaatsen op het openbaar domein te vrijwaren, de verkeersveiligheid in de straten te verhogen door het verminderen van conflictpunten en het creëren van levendige straten. Dit bezwaar wordt niet gevolgd.

Adviezen

Overeenkomstig artikel 2.3.2. §2 van de VCRO werden de vereiste adviezen ingewonnen.

Vlaamse overheid - Departement Omgeving

Er werd op 11 oktober 2021 advies gevraagd aan het departement. Tot op heden, meer dan 30 dagen na de adviesvraag, werd geen advies ontvangen. In overeenstemming met art. 2.3.2. §2 mag aan de adviesvereisten worden voorbijgegaan wanneer er niet binnen een termijn van 30 dagen advies werd verleend.

Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant

Er werd op 28 oktober 2021 een voorwaardelijk gunstig advies verleend door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant.

Beschrijving advies:

Het advies kan worden samengevat tot volgende punten:

- Toepassingsgebied: Het uitbreiden van gebouwen valt pas onder de verordening indien de uitbreiding meer dan 100 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt. Dit is reeds een aanzienlijke uitbreiding. Het is nuttig om deze verordening reeds van toepassing te laten zijn bij kleinere uitbreidingen (bijvoorbeeld 40 m² bruto vloeroppervlakte).
- Differentiatiegebieden: Het is zeer waardevol om een gedifferentieerde mobiliteitsverordening op te maken. Het is goed om de indeling van de zones te gaan vastleggen rekening houdende met de bereikbaarheid, de aanwezige functies en de gebruikintensiteit van de ruimte. Wel raden we gemeenten aan om die ruimtelijke differentiatie vast te hangen aan juridisch vastgelegde afbakeningen (afbakeningen uit andere juridische planprocessen, afbakeningen op het gewestplan en/of afbakeningen in een nieuw RUP).
- Berekeningswijze: Naast de berekeningswijze kan het ook nuttig zijn om een aantal voorwaarden te gaan opnemen inzake duurzame mobiliteit.
 - In het geval van meergezinswoningen met 6 individuele wooneenheden of meer, dient een fietsstalplaats steeds collectief voorzien te worden en moeten fietsen daarbij individueel vastgelegd kunnen worden aan een vast object.
 - Parkeerplaatsen voor personen met een handicap moeten zich zo dicht mogelijk bij de toegankelijke ingang van de constructie of bij de voetgangersuitgang van de parkeervoorziening bevinden. Het oppervlak van de parkeerplaats voor personen met een handicap mag niet meer dan twee procent hellen. Bij dwars parkeren bedraagt de breedte van de aangepaste parkeerplaats minstens 350 cm, bij langsparkeren bedraagt de lengte van de aangepaste parkeerplaats minstens 600 cm en bij schuin parkeren wordt binnen de aangepaste parkeerplaats een rechthoek van minstens 350 cm op minstens 600 cm gegarandeerd. De gewestelijke verordening toegankelijkheid is hier van toepassing.
 - Bij de inrichting van openlucht parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met:
 - een duurzame inrichting van het terrein;
 - gebruik van waterdoorlatende materialen;
 - gebruik van streekeigen groenelementen (bomenrijen, hagen,...) bij de structurering van het terrein;

- het stimuleren van dubbel en gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen, door deze waar mogelijk geclusterd aan te leggen en door een gedifferentieerd gebruik in tijd.
- Huur van parkeer- of fietsstalplaatsen: In paragraaf 1 wordt gesproken over huur zonder dat er een bepaling is opgenomen rond het huren van een parkeerplaats of fietsstalling. Deze onduidelijkheid dient herwerkt te worden. Indien het huren van een parkeerplaats of fietsstalling eveneens aanvaard wordt dient er een bepaling rond opgenomen te worden.
- Materiaalgebruik voor parkeerplaatsen: In paragraaf 3 is het nuttig om een bepaling op te nemen die parkeerplaatsen in open lucht verplicht om de parkeerplaats uit te voeren in waterdoorlatende materialen. Het provinciebestuur hecht belang aan het waterdoorlatend karakter van bijkomende verhardingen.
- Elektrificatie van parkeerplaatsen: In de MER-screening werd reeds opgenomen dat de verordening anticipeert op de vergroening van het wagenpark door het opleggen van infrastructuur om het opladen van elektrische wagens mogelijk te maken. In de verordening zelf zijn er echter geen bepalingen hieromtrent terug te vinden. De deputatie vraagt om de nodige bepalingen op te nemen om flexibel en toekomstgericht te kunnen inspelen op een mogelijke vergroening van de mobiliteit. Om die reden wordt gevraagd paragraaf 3 en 7 aan te vullen met een bepaling die de elektrificatie inzake duurzame mobiliteit regelt.
- Toegankelijkheid fietsstalplaatsen: In paragraaf 7 worden de vereisten opgelijst waaraan iedere fietsstalplaat moet voldoen. Bij de toegang tot de fietsstalplaats wordt aangehaald dat de fietsstalplaats in de kelder verdieping toegankelijk dient te zijn via een fietsshell, -trap of lift. De voorliggende verordening wil het fietsgebruik echter maximaal stimuleren. Om een verandering in het verplaatsingsgedrag te bekomen, moet de fiets net een makkelijker en meer comfortabel alternatief worden dan de auto. Net daarom moet het comfort waarmee de fietsen uit deze fietsstalplaatsen kunnen worden gehaald zo hoog mogelijk zijn. Om die reden wordt gevraagd om een voorschrift op te nemen waarbij aangegeven wordt dat fietsstallingen eenvoudig en veilig bereikbaar moeten zijn vanaf de openbare weg en ingeplant moeten worden op het gelijkvloerse niveau.
- Afwijkingen: In paragraaf 1 wordt aangegeven welke zaken onder de vrijstelling vallen. Indien wordt voorzien in één of meerdere autodeelplaatsen, mogen per autodeelplaats 5 te realiseren parkeerplaatsen in mindering worden gebracht van het totaal. Dit is een mooie doelstelling, maar kan in de praktijk tot ongewenste situaties leiden. Er wordt best in paragraaf 5 aangegeven dat de mogelijkheid tot afwijking en vrijstelling van uitzonderlijk karakter zijn en slechts bekomen kunnen worden op gemotiveerd verzoek.

Evaluatie advies:

- Toepassingsgebied: Dit wordt gevolgd, de verordening mobiliteit is aangepast zodat deze van toepassing is vanaf een uitbreiding meer dan 50m² bruto vloeroppervlakte, in overeenstemming met het bestaande toepassingsgebied van de parkeernorm in de gecoördineerde stedenbouwkundige verordening van 2011. Wel is een afwijking toegevoegd voor gemotiveerde afwijkingen op de inrichtingsverplichtingen voor fietsstalplaatsen bij het verbouwen van bestaande en hoofdzakelijk vergunde woningen. Een voorbeeld hiervan betreft het verbouwen van een bestaande woning in gesloten bebouwing waarbij het omwille van de specifieke vormgeving of ligging niet mogelijk is om fietsstalplaatsen conform de inrichtingsverplichtingen van artikel 5 te voorzien op redelijke wijze. Bijvoorbeeld zonder een waardevolle gevel aan te passen of zeer ingrijpende aanpassingen aan het gebouw. In dergelijke gevallen kan het wenselijk zijn dat het verplichte aantal fietsstalplaatsen voorzien wordt, maar dat er kan worden afgeweken van de inrichtingsverplichtingen.
- Differentiatiegebieden: Er zijn voor het grondgebied van de stad Vilvoorde op dit ogenblik geen plan(initiatieven) met vergelijkbare afbakeningen. Bovendien zijn de voorgestelde afbakeningen zoals aangegeven het resultaat van een uitgebreid onderzoek op basis van de

bereikbaarheid, de aanwezige functies en de gebruikintensiteit van de ruimte. Dit neemt niet weg dat bij toekomstige planinitiatieven of beleidsplannen deze afbakeningen (gedeeltelijk) worden overgenomen zodat deze herbevestigd worden en de juridische draagkracht ervan versterkt wordt.

- Berekeningswijze:
 - *Collectieve fietsstalplaatsen:* dit is een voorschrift dat moeilijk te controleren is, bovendien is het in sommige gevallen eveneens wenselijk om individuele bergingen te voorzien, bijvoorbeeld specifiek bedoeld voor kostbare fietsen. Dit advies wordt niet gevolgd.
 - *Mindervaliden parkeerplaatsen:* Het klopt dat het aangewezen is dat er normen en voorschriften worden voorzien voor het aanleggen en inrichten van parkeerplaatsen voor mindervaliden. De verordening mobiliteit is in die zin aangepast.
 - *Inrichting openlucht parkeerplaatsen:* Deze aanbevelingen worden reeds grotendeels opgenomen in de voorgestelde verordening, er wordt bijkomend een specifieke aanbeveling toegevoegd voor het dubbel en gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen.
- Huur van parkeer- of fietsstalplaatsen: Dit is aangepast en uitgeklaard.
- Materiaalgebruik voor parkeerplaatsen: Er is een verwijzing naar andere wetgeving die het materiaalgebruik van de parkeerplaatsen en verhardingen in de voortuinzone bepaald, namelijk de provinciale verordening met betrekking tot verhardingen en de gecoördineerde stedenbouwkundige verordening van de stad Vilvoorde. Bovendien is het de doelstelling van het stadsbestuur om de volledige gecoördineerde stedenbouwkundige verordening te herzien op relatief korte termijn. Binnen deze verordening zullen bijkomende voorschriften inzake verhardingen worden opgenomen.
- Elektrificatie van parkeerplaatsen: Omwille van de snelle evolutie in de elektrificatie van het wagenpark en het voorzien van elektrische voorzieningen bij parkeerplaatsen wordt er enkel verwezen naar de Vlaamse wetgeving ter zake. Een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening is immers relatief statisch, er wordt slechts een aanpassing verwacht na een tiental jaar. Om niet snel met verouderde regelgeving inzake elektrificatie te zitten worden er in deze verordening zelf geen specifieke normen opgenomen. De kans is groot dat de Vlaamse wetgeving immers sneller wijzigt en nauwlettender inspeelt op de behoeften inzake dit aspect.
- Toegankelijkheid fietsstalplaatsen: In dicht stedelijkweefsel, zoals dat o.a. aanwezig is in het stadscentrum van Vilvoorde, is het verplicht realiseren van bovengrondse fietsstalplaatsen niet steeds mogelijk en wenselijk. Dit kan immers strijdig zijn met het beleidskader van levendige straten, dat gelijkvloerse verdiepingen met levendige functies na streeft. Uiteraard wordt wel beaamd dat goedbereikbare en comfortabele fietsstallingen cruciaal zijn voor de gebruiksvriendelijkheid en het stimuleren van het gebruik van de fiets. Dit kan echter eveneens via comfortabele fietshellingen, -trappen of liften. Bovendien zijn in de verordening mobiliteit voorschriften opgenomen die er voor zorgen dat ook toegangen tot de bergingen voldoende breed zijn voor comfortabel gebruik.
- Afwijkingen: Dit is aangepast in de verordening mobiliteit, er is opgenomen dat afwijkingen (artikel 7) enkel kan op gemotiveerd verzoek kunnen en dat afwijkingen steeds van uitzonderlijk karakter zijn.

De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO)

De GECORO heeft na de zitting op 22 september 2021 op 27 september 2021 een voorwaardelijk gunstig advies verleend.

Beschrijving advies:

Besluit van de gemeenteraad van 24 januari 2022 - 2022_GR_00016 - Definitief vaststellen van de stedenbouwkundige verordening mobiliteit.

Het advies kan worden samengevat tot volgende punten:

- Naamgeving: De relatie tussen de 'ontwerp verordening Mobiliteit' en de 'gecoördineerde gemeentelijke stedenbouwkundige verordening creëert verwarring en wordt best verduidelijkt om misverstanden te vermijden.
- Relatie met het openbaar domein: De reglementering van het parkeren op privaat domein kan niet los worden gezien van de inrichting van het publiek domein. De GECORO vraagt dan ook om de doelstellingen en ambities op het openbaar domein op te nemen in het inleidend kader ter verantwoording van het regelgevend kader dat wordt uitgewerkt op privaat domein.
- Parkeerplaatsen voor mindervaliden: De GECORO vraagt om in de verordening duidelijke normen op te nemen voor de aanleg en inrichting van parkeerplaatsen voor mindervaliden.
- Autodelen: Inzake de uitzonderingsmaatregelen voor deelmobiliteit, art.7§1, wordt gevraagd om ook een uitzondering toe te staan bij de implementatie van georganiseerd privaat autodelen, bijvoorbeeld voor (kleinere) bedrijven en co-housingprojecten.
- Regularisaties: Voor de bepalingen rond regularisatievergunningen in art.1§2 vraagt de GECORO om na te denken over het inbouwen van een uitzonderingsbepaling voor bepaalde niet-vergunde werken die reeds lang geleden zijn uitgevoerd.
- Tekstuele onduidelijkheden en dubbelzinnigheden: De GECORO brengt twee onduidelijkheden onder de aandacht.

Evaluatie advies:

- Naamgeving: Het klopt dat tot nu toe slechts één gecoördineerde verordening van toepassing is. De nieuwe verordening mobiliteit herzielt hiervan slechts een gedeelte. Het is echter de doelstelling van het stadsbestuur om op termijn de volledige bestaande verordening te herzien, waarbij een nieuwe naam zal gezocht worden voor deze aangepaste verordening. De naamsverwarring is bijgevolg van tijdelijke aard.
- Relatie met het openbaar domein: Voorliggende verordening is uitsluitend van toepassing voor projecten die gerealiseerd worden op privaat domein. De verkeersveiligheid op het openbaar domein wordt in hoofdzaak bepaald door de voorziene infrastructuur op dit openbaar domein en niet door parkeervoorzieningen op privaat domein. De inrichting van publiek domein is niet het onderwerp van deze verordening, er kan dan ook hierover geen uitspraak gedaan worden.
- Parkeerplaatsen voor mindervaliden: Het klopt dat het aangewezen is dat er normen en voorschriften worden voorzien voor het aanleggen en inrichten van parkeerplaatsen voor mindervaliden. De verordening mobiliteit is in die zin aangepast.
- Autodelen: Het klopt dat de definitie van welke bedrijven waarmee een contract kan worden afgesloten voor autodelen verduidelijkt kan worden. De verordening Mobiliteit werd hieraan aangepast. Wel blijft de verplichting om een engagementsverklaring met een erkende organisatie behouden. Dit is noodzakelijk om de verplichting van dit artikel te kunnen afdwingen en controleren. Zonder deze verplichting kan niet gecontroleerd worden of er effectief aan autodelen gedaan worden.
- Regularisaties; Regularisaties en bouwovertradingen vallen buiten het onderwerp van deze verordening, dit vormt een aparte materie die veel breder gaat dan de doelstelling van deze verordening mobiliteit. Een regeling hierover uitwerken is niet de bevoegdheid van het stadsbestuur maar gewestelijke materie. Bovendien is het niet wenselijk om uitzonderingsmaatregelen te voorzien die vergunningsplichtige projecten zonder vergunningen en bouwovertradingen stimuleert. Dit wordt niet weerhouden.
- Tekstuele onduidelijkheden en dubbelzinnigheden: Deze onduidelijkheden werden meegenomen en de verordening mobiliteit werd hieraan aangepast.

Verduidelijkingen

Bijkomende verduidelijkingen werden aangebracht aan de verordening naar aanleiding van de adviezen en het uitklaren van tekstuele onduidelijkheden:

- De definitie van woningbouw werd toegevoegd aan art. 2 Definities.
- De definitie van een bedrijfsvervoersplan werd toegevoegd.
- De verplichting dat een bedrijfsvervoersplan deel uitmaakt van een MOBER bij bedrijven werd toegevoegd.
- De vrijstelling bij woningbouw voor wonen boven nevenfuncties werd aangepast. Dit principe stond reeds in de bestaande verordening maar wordt door middel van een aangepaste formulering verduidelijkt. Er wordt verduidelijkt dat om in aanmerking te komen voor de vrijstelling er cumulatief voldaan moet worden aan:
 - het heeft betrekking op een gesloten bebouwing;
 - het heeft betrekking op bestaande en naar volume hoofdzakelijk vergunde constructies;
 - de volledige gelijkvloerse verdieping van het gebouw, met uitzondering van circulatieruimten (trapkernen, gangen,...), wordt ingenomen door een van de volgende functiecategorieën:
 - dagrecreatie, met inbegrip van sport;
 - detailhandel;
 - dancing, restaurant en café;
 - kantoor, dienstverlening en vrije beroepen.

Het principe en doelstelling blijft identiek, namelijk het wonen boven winkels of andere functies bij bestaande gebouwen in de dichtbebouwde stedelijke wijken van de stad stimuleren.

Deze aanpassingen zijn louter verduidelijkingen en hebben inhoudelijk geen impact naar de doelstellingen of principes van de verordening. Tenslotte werden ook een aantal spellingsfouten wegwerkt, kleine verduidelijkingen aangebracht en vormelijkheden aangepast.

Juridische grond

- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) met al zijn wijzigingen en uitvoeringsbesluiten.
- Besluit van de Vlaamse Regering houdende regeling van het openbaar onderzoek over stedenbouwkundige verordeningen.

Regelgeving: bevoegdheid

Artikels 40 en 41 van het decreet lokaal bestuur.

Stemming op het besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met

- 28 stem(men) voor: Faruk Akkus; Chantal Basoka Mubenga; Hans Bonte; Guy Ceuppens; Johan Claus; Didier Cortois; Thomas De Mey; Jo De Ro; Ken Degreef; Moad El Boudaati; Houari El Hannouti; Zinab El Jaouhari; Fatima El-bousbi; Remy Esquiliche Esquinas; Christel Herbosch; Aimen Horch; Veronique Janssens; Fatima Lamarti; Samira Mayda; Jacques Mevis; Ntonga Mbami Monsempo; Nora Mouallali; Tine Paredis; Johanna-baptista Pelgrims; Viviane Schaessens; Johan Serkeyn; Katrien Vaes; Barbara de Bakker

- 5 onthouding(en): Jan Anciaux; Sander Barrez; Claudia De Laet; John Roobaert; Dries Verhaeghe

Besluit

Artikel 1

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening mobiliteit, afgekort verordening mobiliteit, met bijhorende bijlagen wordt definitief vastgesteld.

Artikel 2

Overeenkomstig artikel 2.3.2. §2 van de VCRO, wordt de verordening mobiliteit met bijhorende bijlage en MER-screening samen met het besluit van de gemeenteraad en het volledige advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening binnen tien dagen na de definitieve vaststelling met een beveiligde zending bezorgd aan de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant en het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid.

Artikel 3

De verordening mobiliteit met bijhorende bijlagen maakt integraal deel uit van dit besluit.

Bijlagen

1. 20220110_VILVOORDE_Verordening Mobiliteit_VIL_GR.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de gemeenteraad

Algemeen directeur
Vera Boudry

Voorzitter
Johan Serkeyn



Stad Vilvoorde

STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING MOBILITEIT

10.01.2022

COLOFON

Titel	Stedenbouwkundige verordening Mobiliteit
Fase	Voorlopig goedgekeurd
Datum	10.01.2022

Stad Vilvoorde
Dienst Omgeving
Willem Geens

Administratief centrum Portaels
Portaelsstraat 7 - 1800 Vilvoorde
02 255 47 10
omgeving@vilvoorde.be
www.vilvoorde.be

INHOUD

KADER	4
ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED	6
ARTIKEL 2: DEFINITIES	7
ARTIKEL 3: BEREKENINGSWIJZE	10
ARTIKEL 4: PARKEER- EN FIETSSTALNORMEN	11
ARTIKEL 5: AANLEG EN INRICHTING	14
ARTIKEL 6: MOBILITEITSONDERZOEK	19
ARTIKEL 7: AFWIJKING	21

KADER

DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

Stad Vilvoorde wil voluit de kaart trekken van de duurzame mobiliteit. Centraal staat hierbij het STOP-principe, waarbij in het mobiliteitsbeleid prioriteit gegeven wordt aan stappers (voetgangers) en trappers (fietsers), daarna openbaar vervoer en ten slotte personenwagens.

De stad wil dan ook sterk inzetten op het stimuleren van te voet gaan, fietsen en het openbaar vervoer, maar evengoed op andere vormen van duurzame mobiliteit zoals bijvoorbeeld autodelen. De stad zet ook volop in op de samenhang tussen deze verschillende duurzame vervoersmodi. Vilvoorde voegt daar nog de letter 'E' aan toe, wat staat voor Elektrificatie/vergroening en gaat voor het STOEP-principe.

Met de komst van de Ringtrambus, de aanleg van een nieuwe busterminal en de grondige modernisering van het treinstation wordt volop ingezet op het versterken en verduurzamen van het openbaar vervoer. Daarnaast wil de stad de oude industriële sites opwaarderen door stadsvernieuwingprojecten tot hedendaagse kwalitatieve stedelijke gebieden.

Omdat autobezit één van de parameters is die bepalend is voor autogebruik, en autobezit gepaard gaat met parkeren, is een parkeerverordening die het parkeren van auto's en het stallen van fietsen buiten de openbare weg regelt, één van de noodzakelijke instrumenten voor het bewerkstelligen van duurzaam vervoer en een kwalitatief openbaar domein. De bouwprojecten van vandaag moeten voorzien zijn op de mobiliteitsontwikkelingen van morgen. Nieuwe technologie (die zorgt voor een geringere noodzaak om overal ter plaatse te zijn), ecologie, het dichtslibben van wegen, de financiële lasten van een wagen en de verbetering van het aanbod van en de infrastructuur voor alternatieve vervoerswijzen beïnvloeden het autobezit almaar meer. Dit leidt tot wijzigingen in het mobiliteitsgedrag en deze wijziging zal ook de mentale en fysieke gezondheid ten goede komen.

Een dalend autogebruik heeft niet alleen een impact op het autobezit, maar ook op de behoefte aan parkeerplaatsen aan bestemmingen, zoals winkels, kantoren, bedrijven, recreatie etc. Een te ruim aanbod aan parkeerplaatsen stimuleert het gebruik van de wagen, meestal voor (erg) korte verplaatsingen.

Duurzaam mobiliteitsbeleid, wordt in deze verordening uitgewerkt volgens de "Trias Mobilica": Verminderen, veranderen, verbeteren.

- **Verminderen:** Door middel van de verordening wordt gestreefd naar een evenwicht tussen toekomstgericht autoparkeren en huidige parkeerbehoeften. Dat wil zeggen dat niet meer parkeerplaatsen worden opgelegd dan absoluut noodzakelijk. Autodelers rijden minder kilometers, deelwagens beperken het ruimtebeslag voor parkeren en autodelen is sociaal en inclusief. Daarom wordt ook autodelen een onderdeel van de verordening mobiliteit.
- **Veranderen:** In de verordening worden verplichtingen opgelegd inzake het stallen van fietsen. Voldoende kwalitatieve, optimaal toegankelijke fietsenstallingen voor alle types fietsen zijn onontbeerlijk voor het stimuleren van fietsgebruik. Het is essentieel dat bouwprojecten nu al voorzien in voldoende fietsenstallingen om een (toekomstige) toename van de vraag op te vangen.
- **Verbeteren:** Er is een duidelijk stijgende en noodzakelijke trend naar vergroening van het wagenpark. De verschuiving van fossiele naar duurzamer brandstoffen, elektrische wagens, wordt gestimuleerd door verplichtingen inzake laadfaciliteiten. Vanaf 11-3-2021 is er een Vlaamse verplichting om een installatie van oplaadpunten of wachtleidingen op parkeerterreinen bij gebouwen te voorzien.

LOCATIEGEBONDEN BELEID

Gedifferentieerde parkeernormen spelen in op de uiteenlopende aard van de stedelijke, dorps- of landelijke context. De noodzaak en wenselijkheid van parkeren op privaat domein is afhankelijk van de woon- en bouwdichtheid, de nabijheid en het type van functies, de aanwezigheid van autoluwe zones, de ontsluiting van het gebied, het aanbod aan openbaar vervoer en het parkeeraanbod op het openbaar domein.

Er wordt gestreefd naar een autoluw centrum met een hoge verblijfskwaliteit en een bloeiend handelsapparaat. Dit wordt gefaciliteerd door het versoepelen van de minimale parkeernormen van handels-, horeca- en dienstenfuncties in de handelskern. Een aangepaste norm vergemakkelijkt ook het wonen boven winkels, waardoor leegstand en monofunctionele zones worden afgewend.

LEVENDIGE STRATEN

De leefbaarheid van de stad en dorpskernen wordt verhoogd door de aanwezigheid van levendige straten, waarbij (visueel) contact tussen binnen- en buitenruimten blijft bestaan. De toename van het aantal bel-etagewoningen en hun impact op het straatbeeld wordt daarom een halt toegeroepen en plinten van garagepoorten en inritten worden ongeacht de locatie verhinderd.

KWALITEITSVOLLE AUTOPARKEER- EN FIETSSTALPLAATSEN

Kwaliteitsvolle autoparkeer- en fietsstalplaatsen zijn gebruiksvriendelijk en veilig.

Zowel voor autoparkeerplaatsen als fietsstalplaatsen worden uitgebreide kwalitatieve normen opgenomen met betrekking tot afmetingen, inrichting, toegankelijkheid, elektriciteit en locatie.

RUIMTELIJKE KWALITEIT

Ruimtelijke 'verrommeling', onnodige verharding en inefficiënt ruimtegebruik worden tegengegaan.

- Binnengebieden en achtertuinen worden maximaal gevrijwaard van verharding en bebouwing voor parkeren. Private groene ruimten verhogen de leefbaarheid.
- Complementair gebruik van parkeerplaatsen die binnen één project worden gerealiseerd is wenselijk. Overcapaciteit is te allen tijde te vermijden.

INZICHT IN MOBILITEITSEFFECTEN

De verordening beoogt niet enkel het in goede banen leiden van het parkeren en stallen op privaat domein, maar legt ook eisen op met betrekking tot het onderzoeken en rapporteren van andere potentiële mobiliteitseffecten.

Voor projecten van zekere aard of omvang wordt een MOBER of mobiliteitstoets opgelegd, waarin niet enkel de parkeerbalans opgenomen dient te zijn, maar die ook een inzicht biedt in de potentiële effecten inzake verkeersleefbaarheid, -veiligheid en -afwikkeling.

In een MOBER of mobiliteitstoets moet worden aangetoond dat parkeren op adequate wijze wordt aangepakt. Verkeersafwikkeling, ontsluiting en opvang van de parkeernoden zijn factoren die onderdeel uitmaken van de goede ruimtelijke ordening, op basis waarvan een aanvraag wordt beoordeeld. Ze zijn dan ook een grond van goedkeuring of weigering.

ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED

Opmerking: Zwart gedrukte tekst is verordenend. Schuin gedrukte groene tekst is toelichtend.

§1: Deze verordening is van toepassing op het grondgebied van de stad Vilvoorde.

§2: Deze verordening heeft betrekking op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen buiten de openbare weg. Ze is van toepassing op het uitvoeren van volgende werken:

- het optrekken van nieuwe gebouwen;
- het herbouwen van gebouwen;
- het uitbreiden van gebouwen met meer dan 50m² bvo;
- het doorvoeren van vergunningsplichtige functiewijzigingen;
- het vermeerderen van het aantal wooneenheden;
- de regularisatie van één of meer van bovenstaande werken;
- het verkavelen van gronden.

§3: Indien een gebouw wordt uitgebreid zonder aanpassingen aan het bestaande volume én units (indeling blijft ongewijzigd), moet enkel voor de bijkomende vloeroppervlakte of units, worden voldaan aan de normen uit deze verordening.

§4: De verplichtingen voortkomend uit deze verordening maken blijvend deel uit van de vergunning, dat wil zeggen:

- de parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen nodig om te voldoen aan deze verordening moeten als parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen aanwezig blijven;
- ze mogen geen andere bestemming krijgen of voor andere doeleinden gebruikt worden;
- ze moeten blijven bestaan zolang de inrichting blijft bestaan waarvoor ze gelden.

§5: Voorschriften uit deze verordening mobiliteit zijn niet van toepassing indien ze strijdig zijn met hogere vigerende wetgeving.

§6: Voorschriften uit deze verordening zijn niet van toepassing indien ze strijdig zijn met de voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) en/of verkaveling.


§7: Afbakening gebied(en):

Volgende gebieden worden vastgelegd:

- Zone kern: zie bijlage 1 en 2
- Zone schil: zie bijlage 1 en 2
- Zone 'overig gebied': alle andere straten die niet in zone schil of zone kern gelegen zijn: zie bijlage 1 en 2

ARTIKEL 2: DEFINITIES

Assistentiewoning	Een erkende assistentiewoning is een woning aangepast aan de noden van het ouder worden. Als 65-plusser kunt u er zelfstandig wonen, ook wanneer het wat moeilijker gaat.
Autodelen	Het systematisch en beurtelings gebruiken door meerdere personen van één of meerdere auto's tegen betaling via een erkende organisatie voor autodelen die gebruik maken van eigen wagens (dus geen privéwagens). <i>Informatie beschikbaar op https://www.autodelen.net/autodeelaanbieders/</i>
Autodeelplaats	Parkeerplaats voorbehouden voor autodelen.
Bedrijfsvervoerplan	Een bedrijfsvervoerplan omvat een reeks maatregelen om de verplaatsingen van alle werknemers te optimaliseren en alternatieven voor de wagen te promoten. Het bevat een stand van zaken (aantal werknemers, verdeling in functie van hun woonplaats en hun vervoerwijze, enz.), een analyse van de bereikbaarheid van de locatie, een studie van de mogelijke synergiën met bedrijven in de buurt, vastomlijnde doestellingen en de instrumenten om werknemers ertoe aan te zetten minder hun wagen te gebruiken.
Beugels	Een beugel of fietsnietje is een metalen hek waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. De beugel geeft een goede steun en biedt een goede aanbindmogelijkheid.  <i>Bv.:</i>
Bruto-vloeroppervlakte BVO	Som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten aan de buitenzijde van de buitenmuren of vergelijkbare bouwdelen. Oppervlaktes van verticale verbindingswegen, (dak-)terrassen, balkons, ruimtes met een plafondhoogte van minder dan 2,10 m, kruipruimtes, autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen en afzonderlijke bijgebouwen worden niet inbegrepen in de bruto-vloeroppervlakte. Deze term wordt afgekort met de letters 'BVO'. De BVO voor handel, is inclusief opslagruimte en ruimte voor de uitstalling en de verkoop van detailhandelsartikelen in open lucht.
Buitenmaatse fietsen	Atypische fietsen met grotere afmetingen dan een standaard fiets. <i>Bijvoorbeeld bakfietsen, fietsen met fietskarren, hand- en ligfietsen, tandems, fietsen met aanhangende fiets voor kinderen, driewieler. Hieronder wordt ook een scootmobiel verstaan.</i>
Carport	Niet afgesloten, overdekte parkeerplaats met drie of minder dan drie muren onder een afdak, bij een woning horend.
Co-wonen	Een woonvorm in een gebouw of gebouwencomplex dat wonen als hoofdfunctie heeft en uit verschillende zelfstandige wooneenheden bestaat, waarbij minimaal twee huishoudens op vrijwillige basis minimaal berging, wasplaats en tuin (indien aanwezig), delen en waarbij de bewoners samen instaan voor het beheer. ⁱ
Detailhandel	Voor detailhandel wordt in deze verordening volgende onderverdeling gehanteerd, conform het Decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid <ul style="list-style-type: none"> – Categorie A: Verkoop van voeding; – Categorie B: Verkoop van goederen voor persoonsuitrusting.

	<p><i>Textiel, kleding, modeaccessoires, schoenen, lederwaren, sieraden, reukwerk, cosmetica en andere persoonlijke verzorgingsproducten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Categorie C: Verkoop van planten bloemen en goederen voor land- en tuinbouw – Categorie D: Verkoop van andere producten. <p><i>Winkels met huishoudartikelen, elektro, wooninrichting, doe het zelf materialen, auto- en fietsartikelen en alle artikelen met betrekking tot vrije tijd, sport, spel en hobby</i></p>
Eéengezinswoning	Elk gebouw dat hoofdzakelijk bestaat uit slechts één wooneenheid.
Etagerekken	<p>Fietsenstallingen in twee niveaus, waarbij fietsen in twee rijen boven elkaar worden gestald.</p>  <p><i>Bv.: _____</i></p>
Fietsstalplaats (FSPL)	Ruimte voor het stallen van één fiets.
Garagebox	Constructie met minstens vier muren of drie muren en een poort of hek, voor het parkeren van een auto.
Gebouw	Elke constructie, die een voor mensen toegankelijke ruimte is, omsloten door vier buitenmuren en/of scheidsmuren, een fundering en een dak.
Goederen	Goederen te koop in detailhandel.
Groeps-woningbouw	Het gemeenschappelijk oprichten van 4 of meer woningen met afzonderlijke toegang die een gemeenschappelijke werf hebben en fysisch of stedenbouwkundig met elkaar verbonden zijn.
Herbouwen	Een constructie volledig afbreken, of méér dan veertig procent van de buitenmuren van een constructie afbreken, en binnen het bestaande bouwvolume van de geheel of gedeeltelijk afgebroken constructie een nieuwe constructie bouwen.
Kamer	<p>Vertrek in een woonruimte die dienst kan doen als slaapkamer.</p> <p><i>Dat kan ook een ruimte zijn die in de aanvraag als bv. bureau of hobbyruimte voorzien is, maar die op termijn gebruikt zou kunnen worden als slaapkamer.</i></p>
Kinderopvang	Onder kinderopvang wordt enkel groepsopvang begrepen, geen gezinsopvang.
Meergezinswoning	Gebouw waarin minimum twee wooneenheden zijn ondergebracht, met gemeenschappelijke toegang.
MOBER	<p>Een MOBER of mobiliteitseffectenrapport is een uitgebreide mobiliteitsstudie, een document waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van een voorgenomen project worden geanalyseerd en geëvalueerd, en waarin aangegeven wordt op welke wijze de nadelige mobiliteitseffecten vermeden, beperkt of verholpen kunnen worden.</p> <p>Een MOBER wordt opgemaakt conform het "Besluit van de Vlaamse Regering de dato 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2015 betreffende de omgevingsvergunning.</p> <p><i>Voor verdere toelichting van de inhoudelijke vereisten van een MOBER wordt verwezen naar het Richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, uitgegeven door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.</i></p>

	https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober/richtlijnenboek-2018.pdf
Mobiliteitstoets	<p>Een mobiliteitstoets is een document waarin op een relatief eenvoudige manier de verkeers- en mobiliteitseffecten worden ingeschat van een project en waarin wordt gemotiveerd waarom het project geen aanzienlijke negatieve mobiliteitsimpact zal veroorzaken.</p> <p><i>Voor de inhoudelijke vereisten voor een mobiliteitstoets wordt verwezen naar het Richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, uitgegeven door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.</i></p> <p>https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober/richtlijnenboek-2018.pdf</p>
Parkeerplaats (PPL)	Ruimte voor het parkeren van één auto, meer bepaald in een gesloten garage of carport, een staanplaats in een gesloten ruimte of in open lucht daartoe speciaal aangelegd en uitgerust.
Parkeerplaats-complex	Een al dan niet overdekte ruimte voor het parkeren van 4 of meer voertuigen.
Parkeren	Het langer stilstaan van een gemotoriseerd voertuig dan nodig is voor het in- of uitstappen of voor het laden en lossen van goederen.
School-vervoerplan	Bestaat uit onderzoek naar en opmaak van een plan voor het nemen van maatregelen die een duurzaam beheer van het vervoer binnen een school bevorderen. Bevat minimaal al de gegevens over hoe het verkeer en het parkeren van wagens en van fietsen voor personeel en leerlingen in goede banen geleid zal worden en op welke wijzen duurzaam vervoer zal worden gestimuleerd bij zowel personeel als leerlingen.
Terrein	Door kadastrale of andere grenzen bepaald stuk grond.
Woningbouw	Het bouwen of voorzien van nieuwe woonentiteiten
Wooneenheid	Elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of alleenstaande.

ARTIKEL 3: BEREKENINGSWIJZE

§1: Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moeten op het grondplan de parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen met maatlijnen aangeduid zijn, alsook het voorziene aantal. Uit plannen moet blijken dat de gekozen indeling en ruimte het aantal opgelegde parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen kan realiseren en dat de circulatieruimte voldoet om de autoparkeerplaatsen en fietsstalplaatsen met respectievelijk de auto en de fiets én te voet vlot te bereiken en te verlaten, cfr. Artikel 5.

§2: De berekening van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen wordt opgenomen in de beschrijvende nota, met vermelding van de te realiseren vloeroppervlakten en/of units waarvoor de parkeerplaatsen of fietsstalplaatsen dienst zullen doen. In de beschrijvende nota moet ook een toedeling worden gemaakt van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen aan bewoners, personeel, bezoekers en/of andere.

§3: Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en fietsenstallingen wordt berekend overeenkomstig de parkeernorm **bepaald in artikel 4** van deze verordening. Volgende berekeningswijze dient hierbij in acht te worden genomen.

- Aan de hand van de opgegeven of vastgestelde functies wordt per functie nagegaan hoeveel parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen nodig zijn.
- Het aantal vereiste parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen wordt bekomen door de berekende vloeroppervlakte (of het aantal units) te delen door de oppervlakte (of het aantal units) van de norm voor de betreffende bestemming. Hierbij wordt afgerond naar het lagere gehele getal indien de rest van de deling minder bedraagt dan 0,50 en naar het hogere gehele getal indien de rest van de deling gelijk is aan of meer bedraagt dan 0,50.

Bijvoorbeeld: voor een supermarkt van 3.250 m² BVO buiten centrumgebied zijn minimaal 4,5 parkeerplaatsen per 100 m² vereist en mogen er maximaal 6 per 100 m² worden aangelegd. De vloeroppervlakte 3.200 m² wordt gedeeld door 100 m², dat geeft 32,5. Het minimaal parkeerplaatsen bedraagt 32,5 x 4,5 = 146,25. Een rest van 0,25 mag afgerond worden naar beneden, wat leidt tot 146 parkeerplaatsen. Het maximaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 32,5 x 6 = 195.

ARTIKEL 4: PARKEER- EN FIETSSTALNORMEN

§1: Wonen

TYPE	PPL per wooneenheid		FSPL per wooneenheid
	MIN	MAX	MIN
EEN- EN MEERGEZINSWONING			
Eengezinswoning buiten groepswoningbouw			
zone 'kern'	0	1	2 voor de eerste kamer + 1 per bijkomende kamer
zone 'schil'		2	
zone 'overig gebied'			
Eengezinswoning binnen groepswoningbouw of bij verkavelen, meergezinswoningen en co-wonen, wooneenheid ≥ 140m² BVO			
zone 'kern': < 6 wooneenheden	0	1	<u>voor bewoners:</u> 2 voor de eerste kamer + 1 per bijkomende kamer <u>voor bezoekers:</u> vanaf 10 eenheden: 0,5 per wooneenheid
zone 'kern': ≥ 6 wooneenheden	0,5		
zone 'schil'			
zone 'overig gebied'	1	1,75	
Meergezinswoning en co-wonen, wooneenheid < 140m² BVO			
zone 'kern': < 6 wooneenheden	0	1	creëren 1 bijkomende wooneenheid: min.: 0 andere: <u>voor bewoners:</u> 2 voor de eerste kamer + 1 per bijkomende kamer <u>voor bezoekers:</u> vanaf 10 wooneenheden: 0,5 per wooneenheid
zone 'kern': ≥ 6 wooneenheden	0,4		
zone 'schil'			
zone 'overig gebied'	0,8	1,5	<u>voor bewoners:</u> 2 voor de eerste kamer + 1 per bijkomende kamer <u>voor bezoekers:</u> vanaf 10 wooneenheden: 0,5 per wooneenheid
WOON- EN ZORGCENTRA EN ASSISTENTIEWONINGEN			
Assistentiewoning			
zone 'kern'	0	0,5	<u>voor bewoners:</u> 1 <u>voor bezoekers:</u> 0,33
zone 'schil' en 'overig gebied'	0,33		
Woonzorgcentrum, incl. eenheden voor kort- of herstelverblijf			
zone 'kern'	0	0,5 per kamer	0,33 per kamer
zone 'schil' en 'overig gebied'	0,33 per kamer		

§2: Kantoren, dienstverlening en consultatie-/praktijkruimten

KANTOREN EN COMMERCIËLE DIENSTEN			
TYPE	PPL per 100 m ² BVO		FSPL per 100 m ² BVO
	MIN	MAX	MIN
Kantoren zonder baliefunctie			
zone 'kern'	0	2,5	2
zone 'schil' en 'overig gebied': < 100 m ² BVO			
zone 'schil' en 'overig gebied': ≥100m ² BVO			
Commerciële dienstverlening			
zone 'kern'	0	3	3
zone 'schil' en 'overig gebied': < 100m ² BVO	1,5		
zone 'schil' en 'overig gebied': ≥100m ² BVO			
CONSULTATIE- EN PRAKTIJKRUIMTEN			
	PPL per behandelkamer		FSPL per behandelkamer
	MIN	MAX	MIN
zone 'kern' en 'schil'	0	2	2
zone 'overig gebied': 1 behandelkamer			
zone 'overig gebied': >1 behandelkamer			

§3: Detailhandel

TYPE	PPL per 100 m ² BVO		FSPL per 100 m ² BVO
	MIN	MAX	MIN
CATEGORIE A: VERKOOP VAN VOEDING			
< 400m² BVO			
zones 'kern', 'schil' en 'overig gebied'	0	3	3
400m² - 1.500m² BVO			
zone 'kern'	0	3	3
zone 'schil' en 'overig gebied'	3	5	2
> 1.500 m² BVO			
zone 'kern'	0	4	3
zone 'schil' en 'overig gebied'	4,5	6	2
CATEGORIE B: VERKOOP VAN GOEDEREN VOOR PERSOONSUITRUSTING			
< 400m² BVO			
zones 'kern', 'schil' en 'overig gebied'	0	3	2
≥ 400m² BVO²			
zones 'kern'	0	4	2
zone 'schil' en 'overig gebied'			
CATEGORIE C EN D: VERKOOP VAN ANDERE PRODUCTEN			
zone 'kern'	0	4,5	0,5
zone 'schil' en 'overig gebied'	2		

§ 4. Andere

TYPE VERBLIJSRECREATIE	PPL per unit		FSPL per unit
	MIN	MAX	MIN
Hotel en Bed & Breakfast			
zone 'kern'	0	0,75	0,25
zone 'schil' en 'overig gebied'	0,33		
Andere verblijfsrecreatie			
zone 'kern'	0	1,5	0,25
zone 'schil' en 'overig gebied'	1		
TYPE ANDERE			
	PPL per 100 m ² BVO		FFPL per 100 m ² BVO
	MIN	MAX	MIN
Fitness			
zone 'kern'	0	2	2
zone 'schil' en 'overig gebied'	1,5	3	
KINDEROPVANG			
zone 'kern'	0	2	3
zone 'schil' en 'overig gebied': < 150m ² BVO			
zone 'schil' en 'overig gebied': ≥ 150m ² BVO	0,5	3	2
EETGELEGENHEID (enkel etablissementen met zitplaatsen voor consumptie) en CAFE			
zone 'kern'	0	5	5
zone 'schil' en 'overig gebied'		10	

Voorbeelden van commerciële dienstverlening zijn bank, reisbureau, immokantoor en kapsalon.

Voorbeelden van consultatie- en praktijkruimten zijn dokter, kinesist, therapeut en tandarts.

Voorbeelden van verblijfsrecreatie zijn vakantiewoning, , een staanplaats voor caravan of tent.

Voorbeelden van een unit bij verblijfsrecreatie zijn een gastenkamer, , een staanplaats voor caravan of tent

Bij kinderopvang wordt bij voorkeur extra rekening gehouden met het stallen van bakfietsen, fietskarren en dergelijke.



Voor showrooms voor voertuigen hebben de vermelde normen betrekking op voertuigen van personeel en bezoekers. Andere voertuigen vallen onder handelsruimte en opslag. Deze laatste dienen op eigen terrein te worden geplaatst, nooit op de openbare weg.

Voor alle andere functies dan de in de normen vermelde functies, wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen door de vergunningverlenende overheid bepaald aan de hand van een door de aanvrager op te maken MOBBER of mobiliteitstoets, afhankelijk van het type en de schaalgrootte van het project.

ARTIKEL 5: AANLEG EN INRICHTING

§1: Onder aanleg van een parkeerplaats of fietsstalplaats wordt verstaan:

- Het bouwen van een nieuwe parkeerplaats of fietsstalplaats.
- Het in volle eigendom, in erfpacht of met recht van opstal, bezitten of verwerven van een bestaande parkeerplaats of fietsstalplaats, die enerzijds voldoet aan de voorwaarden van deze verordening en anderzijds nog niet gebruikt werd voor het bekomen van een omgevingsvergunning. Parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen welke in overtreding aangelegd werden, komen niet in aanmerking als bestaande parkeerplaats of fietsstalplaats.

Erfpacht, recht van opstal of aankoop moet worden bewezen aan de hand van authentieke overeenkomsten of aankoopaktes, toegevoegd als bijlage bij de aanvraag tot omgevingsvergunning.

De parkeerplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het bouwperceel zelf waarop het gebouw zal komen, ofwel op een perceel gelegen op een wandelafstand van maximum 250 meter van het bouwperceel.

De fietsstalplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het bouwperceel zelf waarop de aanvraag tot het bekomen van de omgevingsvergunning betrekking heeft.

§2: Toegankelijkheid van een parkeerplaats of fietsstalplaats

Parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen dienen voor voetgangers vlot toegankelijk te zijn vanaf het openbaar domein, d.w.z. zonder door een gebouw van derden of over een terrein van derden te gaan, tenzij er recht op doorgang bestaat.

Het (permanent) publiek toegankelijk maken van parkeerplaatsen of fietsstalplaatsen wordt aangemoedigd om parkeermogelijkheden zo optimaal mogelijk in te kunnen zetten.

§3: Iedere autoparkeerplaats dient te voldoen aan de volgende vereisten:

Ze wordt aangelegd in een verharding die voldoende draagkracht biedt zodat het de bodem niet verzakt onder het gewicht van voertuigen en begaanbaar is voor voetgangers

De vrije hoogte van de parkeerplaats voldoet aan volgende minimumafmetingen:

- bovengronds in hoofdgebouw: 2,5m;
- ondergronds: 2,1m
- in bijgebouw: 2,1m.

Een parkeerplaats in een individuele garage (al dan niet binnen parkeerplaatscomplex) of carport heeft volgende minimumafmetingen:

- breedte: 3m;
- lengte: 5m

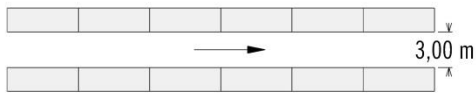
Een combinatie van meerdere parkeerplaatsen heeft elke parkeerplaats volgende minimumafmetingen:

- breedte: 2,5m indien níet palend aan een muur; 2,75m indien wél palend aan een muur
- lengte: 5m voor dwars – of schuinparkeren, 6 m voor langsparkeren.

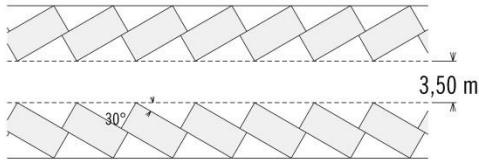
De inrichting van parkeerplaatsen voldoet aan de minimumafmetingen van volgende figuren.

Parkeerplaatsen per inrijhoek

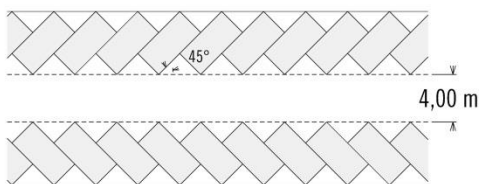
Figuur 1: Parkeerplaatsen evenwijdig met de rijrichting



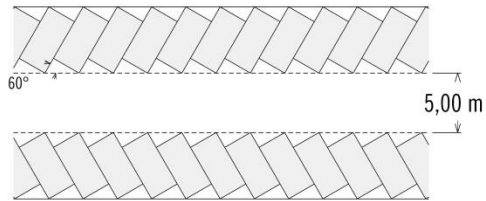
Figuur 2: Parkeerplaatsen 30° met de rijrichting



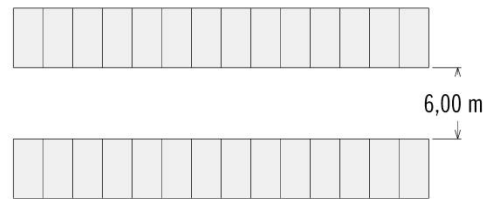
Figuur 3: Parkeerplaatsen 45° met de rijrichting



Figuur 4: Parkeerplaatsen 60° met de rijrichting



Figuur 5: Parkeerplaatsen 90° met de rijrichting

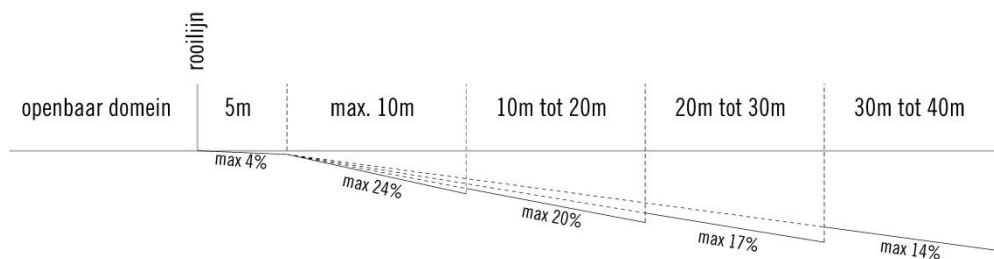


Elektrificatie van autoparkeerplaatsen wordt niet in de verordening opgenomen door de snelle evolutie op het terrein en de wetgeving.

Schuin parkeren is enkel toegelaten bij eenrichtingsverkeer, zodat voertuigen geen keerbeweging van meer dan 90° moeten maken op de rijloper.

Hellingen worden op de plannen aangegeven en voldoen aan volgende voorwaarden:

- hellingsgraad in de eerste 5 m vanaf de rooilijn: max. 4%;
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan max. 10 m bedraagt: max. 24 %;
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 10 tot 20 m bedraagt: max. 20 %
(aanbevolen: 17%);
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 20 tot 30 m bedraagt: max. 17 %
(aanbevolen: 15%);
- hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan > 30m: max. 14 %
(aanbevolen: 12%).



Er worden geen hellingen op het openbaar domein toegelaten.

De parkeerplaats dient met de wagen bereikbaar te zijn, zonder dat een ander voertuig moet worden verplaatst. Dit geldt niet voor eengezinswoningen buiten groepswoningbouw.

§4: Garagepoorten of doorgangen naar achtergelegen autoparkeerplaatsen

Garagepoorten of doorgangen door het gebouw naar achtergelegen autoparkeerplaatsen mogen maximaal een derde van de gevelbreedte in beslag nemen.

§5: Parkeerplaatscomplexen voldoen aan onderstaande voorwaarden:

Geclusterde bovengrondse garageboxen zijn niet toegelaten.

Vanaf meer dan één parkeerplaats moet een gemeenschappelijke toegang zo recht mogelijk op de openbare weg uitmonden, waardoor geen achteruitrijmanoeuvres op de openbare weg-gebeuren-

Voor meergezinswoningen, groepswoningbouw of verkavelen waarvoor volgens deze verordening minimaal 10 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, dient het minimum aantal parkeerplaatsen zoals opgelegd in Artikel 4 per wooneenheid inpandig te worden aangelegd. De overige parkeerplaatsen mogen geclusterd uitpandig worden aangelegd.

Voorbeeld: Voor een bepaald appartementsgebouw moeten volgens de verordening minimaal 12 en maximaal 18 parkeerplaatsen worden aangelegd. De bouwheer kiest ervoor om 16 parkeerplaatsen aan te leggen. Hij moet er dan 12 inpandig aanleggen en mag de overige 4 uitpandig aanleggen.

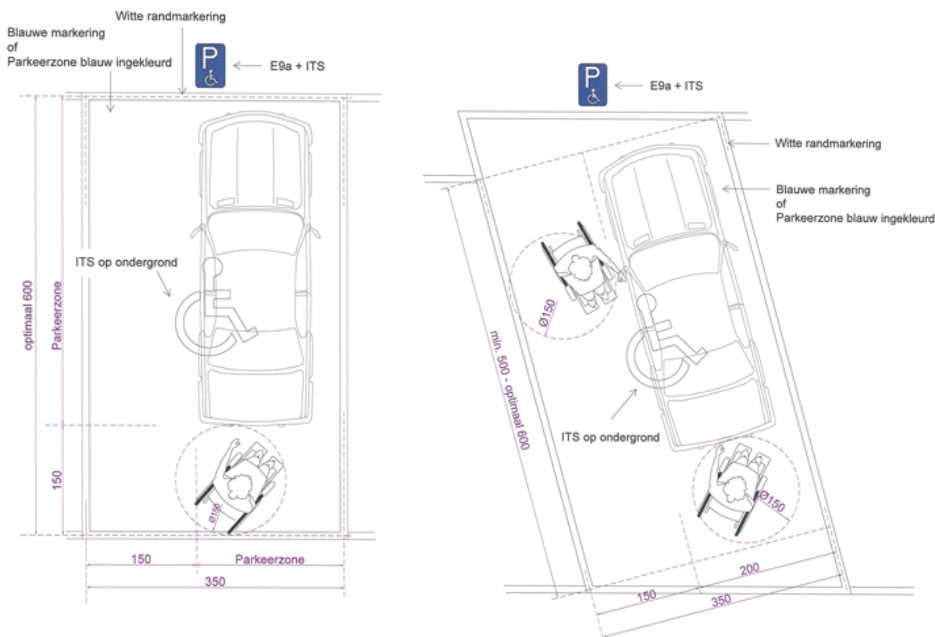
Parkeerplaatsen bij meergezinswoningen, groepswoningbouw of verkavelen die openbaar gebruikt zullen worden, mogen uitpandig worden voorzien, evenals plaatsen voor deelwagens.

Ondergronds parkeren onder niet-bebouwde grond is enkel toegelaten indien een turfdikte van minimaal 1 meter wordt voorzien.

De eisen rond waterdoorlatendheid en groenfactor worden in andere verordeningen vastgelegd.

Bij parkeercomplexen van meer dan 50 parkeerplaatsen, moet er minstens één voetgangerstoegang tot de parking rechtstreeks van op het openbaar domein beschikbaar zijn, zonder door afzonderlijk af te sluiten gebouwen te moeten.

§6: Parkeerplaatsen voor mindervaliden moeten zo dicht mogelijk bij de toegang van het gebouw gelegen zijn. Om te zorgen dat personen met een beperking kunnen rekenen op een bruikbare parkeerplaats in de directe nabijheid van hun bestemming, moet 6 % van het totale aantal parkeerplaatsen voorbehouden zijn (met een minimum van één). De afmetingen van de parkeerplaatsen worden bepaald door de breedte en lengte van een gemiddelde wagen, aangevuld met de ruimte die nodig is voor het maken van een vrije draaicirkel.



§7: Laden en lossen met vrachtwagens bij functies die gepaard gaan met regelmatige laad- en/of losactiviteiten en met een bruto vloeroppervlakte van meer dan 1.000 vierkante meter moet op het eigen terrein voorzien worden. Eventuele inbandige laad- en losplaatsen zijn niet inbegrepen in deze oppervlakte.

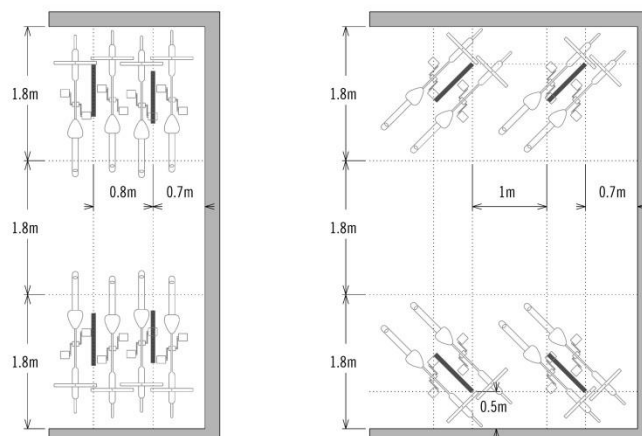
§8: Iedere fietsstalplaats dient te voldoen aan de volgende vereisten.

Onderstaande eisen gelden niet voor eengezinswoningen buiten groepswoningbouw. Hiervoor wordt op plan aangetoond dat het redelijkerwijs mogelijk is om het vereiste aantal fietsen te kunnen plaatsen.

- Elke fiets moet minstens met het kader diefstalveilig vastgemaakt kunnen worden aan een vast object. Dit gebeurt aan de hand van “beugels”.

Bij voorkeur kan ook het voorwiel diefstalveilig vastgemaakt worden.

- Te respecteren minimumafmetingen bij beugels:

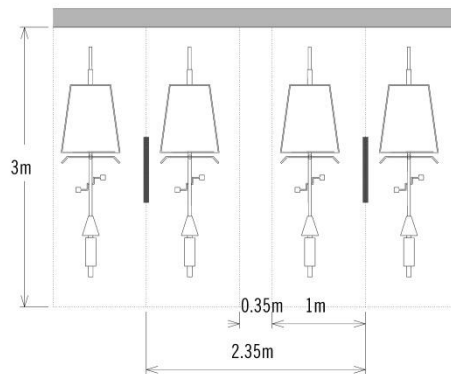


- Hangende systemen waarbij de fiets verticaal wordt opgehangen, zijn niet toegelaten.
- Voor fietsenstallingen van meer dan 50 fietsstalplaatsen zijn naast beugels ook “etagerекken” toegestaan, bij maximaal 75% van de gelijkgrondse fietsstalplaatsen. Deze voldoen aan dezelfde minimumafstanden

als voor fietsenrekken. De fiets moet zonder extra moeite of krachtinspanning in het systeem kunnen geplaatst worden.

- Fietsstalplaatsen voor bewoners of personeel dienen afgesloten te kunnen worden en zijn overdekt, zodat deze veilig staan.
- Fietsstalplaatsen voor bezoekers worden gegroepeerd in één of meerdere clusters en moeten vlot toegankelijk zijn.
- De fietsstalplaats kan ingepast worden binnen het bouwvolume, in een specifieke constructie, een bijgebouw of in de tuinen.
- De fietsstalplaats mag voor verschillende wooneenheden/functies gemeenschappelijk worden gerealiseerd op voorwaarde dat de fietsen individueel kunnen worden vastgelegd aan een vast object.
- Vanaf 20 fietsstalplaatsen moet minimaal 5% van het totale aantal fietsstalplaatsen specifiek voorbestemd én aangeduid zijn voor buitenmaatse fietsen. Voor een buitenmaatse fiets is een ruimte van minstens 3m op 1,2m vereist. Tussen beugels voor buitenmaatse fietsen is minimaal 2,35 m afstand.

Buitenmaatse fietsen



Elektrificatie: bij niet-woningbouw met lange aanwezigheid (kantoren, ...) wordt aanbevolen om een laadmuur of lockers te voorzien met stopcontacten waar de batterijen van elektrische fietsen in kunnen opgeladen worden.

Hellingen en trappen worden op de plannen aangegeven en voldoen aan volgende voorwaarden:

- fietshelling: max. 10%;
- trap met fietshelling: max. 15%, boven- en onderaan moet de trap aansluiten op een vlak plateau van minimaal 2,50 m lang en met een fietshelling van minimaal 1 m breed.

De toegang tot de fietsstalplaats moet aan volgende voorwaarden voldoen.

- De fietsstalplaats is toegankelijk met een vrije doorgang van minimum 1,2m.
Deze minimum-breedte mag alleen worden toegepast als er geen grote aantallen mensen gelijktijdig de stalling in- en uitgaan (bv. bij kantoren). In dat geval is een breedte van minimaal 2m aanbevolen.
- De fietsstalplaats in de kelderverdieping is toegankelijk via een fietshelling, -trap of lift. Een fietslift moet voldoende ruim zijn om ook buitenmaatse fietsen te verplaatsen.
De aanbevolen afmetingen zijn 1,40 m X 2,40 m (diagonaal 2,75 m) met een deuropening van 1,30 m X 2,10 m.
- De fietsstalplaats dient met de fiets bereikbaar te zijn, zonder dat een voertuig of andere fiets moet worden verplaatst.
- Fietsstalplaatsen voor bewoners en personeel dienen zich dicht bij een toegang tot de bestemming te bevinden dan de parkeerplaats(en).

ARTIKEL 6: MOBILITEITSONDERZOEK

In het Richtlijnenboek MOBBER en mobiliteitstoets worden groottes van functies aangegeven waarvoor de opmaak van mobiliteitstoets en MOBBER aangeraden en verplicht is. De gemeente verlaagt deze oppervlakten en voegt functies toe.

§1: Er dient een **mobiliteitseffectenrapport (MOBBER)** te worden opgemaakt bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van onderstaande gevallen:

- een project waarvoor volgens bijlage 1 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014 “betreffende de omgevingsvergunning” een mobiliteitsstudie (MOBBER) vereist is;
- een project met een totaal aantal units of een totale oppervlakte na de werken van minimaal:
 - verblijfsrecreatie: 100 units of kamers;
- handel:
 - detailhandel categorie A en B: 2.500 m² BVO;
 - detailhandel categorie C en D: 4.000 m² BVO;
 - groothandel: 4.000 m² BVO;
- met een functie die **niet** opgenomen is in Artikel 4 en volgende: 3.000 m² BVO;

Ter illustratie: ondergrenzen MOBBER in Richtlijnenboek (2018):

Functie	ondergrens
Woonfunctie	250 woonegelegenheden
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m ² bvo
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m ² bvo
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen

- gecombineerde projecten van voorgaande functies, waarbij een gewogen totaal wordt gemaakt, op basis van een percentage van de vermelde ondergrenzen, waarbij met de parkeerplaatsen enkel rekening wordt gehouden als ze niet bestemd zijn voor de functies zelf;

Bijvoorbeeld: een project van bv. 200 woningen (80% van de ondergrens) en een supermarkt van 2.500 m² (33% van de ondergrens) maakt men een MOBBER op, aangezien de gewogen totaal meer dan 100% bedraagt.

Bijvoorbeeld: voor een project bestaande uit een supermarkt met een BVO van 2.000 m² BVO, met bijhorende parking van 100 parkeerplaatsen moet géén MOBBER worden opgemaakt, omdat de parkeerplaatsen aangelegd worden in functie van de supermarkt.

- projecten die met zekerheid of vermoedelijk deel uitmaken van een gefaseerde uitvoering van een geheel waarvoor volgens dit artikel een MOBBER nodig is.

In dit geval moeten de effecten van de overige fasen als cumulatieve effecten in beeld worden gebracht.

Het MOBBER wordt opgemaakt conform bijlage 1 van het “Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning” van 28 mei 2004 en wijzigingen. Bij bedrijven dient steeds een bedrijfsvervoersplan deel uit te maken van het MOBBER.

§2: Er dient een **mobiliteitstoets** (niet het invulformulier) te worden opgemaakt bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van onderstaande gevallen:

- projecten die **wel** opgenomen zijn in Artikel 4 en volgende van deze verordening en waarvoor volgens Artikel 6 § 1 van deze verordening geen MOBBER vereist is, maar die na de werken een totaal aantal units of een totale oppervlakte hebben van minimaal:

- wonen: 50 wooneenheden;
- verblijfsrecreatie: 50 units;

In hotels, B&B en dergelijke is een unit een gastenkamer. Een unit kan echter ook een vakantiewoning in een vakantiepark of een staanplaats voor caravan of tent zijn.

- handel:
 - detailhandel categorie A en B: 750 m² BVO;
 - detailhandel categorie C en D: 1.250 m² BVO;
 - groothandel: 1.250 m² BVO;
- kantoren: 2.000 m² BVO;
- industrie, KMO en ambacht: 8.000 m² BVO;

Ter illustratie: ondergrenzen mobiliteitstoets in Richtlijnenboek (2018):

Functie	Ondergrens
Woonfunctie	100 woningen
Kantoren zonder loket	3000 m ² bvo
Kantoren met loket	2000 m ² bvo
KMO	8000 m ² bvo
Handel dagelijks	750 m ² bvo
Handel niet-dagelijks	1250 m ² bvo
Mortuarium	50 zitplaatsen
Andere activiteit	50 parkeerplaatsen
Gecumuleerde activiteit	verkeersproductie > 50 pae/uur

- gecombineerde projecten van voorgaande functies, waarbij een gewogen totaal wordt gemaakt, op basis van een percentage van de vermelde ondergrenzen;
- De vergunningverlenende instantie kan ook voor andere aanvragen een mobiliteitstoets eisen.
- Projecten die **niet** opgenomen zijn in Artikel 4 van deze verordening en volgende en waarvoor volgens Artikel 6 § 1 van deze verordening geen MOBBER vereist is;

Indien uit een mobiliteitstoets blijkt dat het project een aanzienlijke negatieve mobiliteitsimpact zal veroorzaken, moet een MOBBER worden opgemaakt.

§3: Voor schoolgebouwen moet, onverminderd voorgaande paragrafen, een schoolvervoerplan (zie definities) worden opgemaakt bijgevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor een uitbreiding van meer dan 3 klaslokalen.

ARTIKEL 7: AFWIJKING

§1: De aanvrager kan mits **gemotiveerd verzoek** een vrijstelling en/of afwijking, zoals bepaald in §2 tot en met §4, aanvragen. De mogelijkheid tot afwijking, zoals bepaald in §3 tot en met §4, is van **uitzonderlijk karakter**.

§2: Vrijstellingen

Ruimtelijke inpassing

Indien de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een project waarvoor volgens deze verordening geen parkeerplaatsen toegelaten zijn, vervalt de verplichting tot het voorzien van parkeerplaatsen.

Bijvoorbeeld omdat de gevel te smal is.

Woningbouw

- Autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen zijn niet verplicht wanneer cumulatief voldaan wordt aan volgende voorwaarden:
 - het heeft betrekking op een gesloten bebouwing;
 - het heeft betrekking op bestaande en naar volume hoofdzakelijk vergunde constructies;
 - de volledige gelijkvloerse verdieping van het gebouw, met uitzondering van circulatieruimten (trapkernen, gangen,...), wordt ingenomen door een van de volgende functiecategorieën:
 - dagrecreatie, met inbegrip van sport;
 - detailhandel;
 - dancing, restaurant en café;
 - kantoor, dienstverlening en vrije beroepen;

Hierbij wordt specifiek gedacht aan “wonen boven winkels”.

- Als wordt voorzien in één of meerdere autodeelplaatsen, mogen per autodeelplaats 5 te realiseren parkeerplaatsen in mindering worden gebracht van het totaal.

De deelwagen wordt bij voorkeur ook beschikbaar gesteld voor buurtbewoners.

Het eigenlijk gebruik van de autodeelplaats wordt gegarandeerd door een overeenkomst met de stad en met een aanbieder van gedeelde mobiliteit die voertuigen voorziet om te delen onder toekomstige bewoners en eventueel de buurtbewoners en met de stad Vilvoorde. Deze engagementsverklaring wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd en wordt na verlening van de omgevingsvergunning ten laatste bij ingebruikname van het gebouw omgezet naar een samenwerkingsovereenkomst van minimaal 4 jaren.

Niet-woningbouw

Bij gesloten bebouwing waarbij de enige publieke toegang zich op of tegen de rooilijn bevindt, zijn alle functies, uitgezonderd woningbouw, niet verplicht fietsenstallingen te voorzien.

Laad- en loszones

Het voorzien van laad- en loszones geldt niet indien wordt aangetoond dat dit technisch onmogelijk is omwille van de grootte van het perceel, de inrichting van het openbaar domein ter hoogte van de toegang tot het perceel, omdat de straatbreedte een inrit van

beleveringsvoertuigen niet toelaat of omdat andere voorschriften uit deze verordening geen inrit of garagepoort toelaten. Dit dient gemotiveerd te worden door de aanvrager en kan vrijgesteld worden mits akkoord van het college van burgemeester en schepenen.

§3: Afwijking mits betalen van belasting op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen

1° De vergunningverlenende overheid kan in volgende gevallen op een gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijken van de verplichting tot de realisatie van één of meerdere parkeerplaatsen of fietsstalplaatsen, **mits betaling van de belasting op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen**. Dit geldt enkel voor zover de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij op basis van de goede ruimtelijke ordening zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving. Dit geldt niet voor fietsenstallingen bij woningbouw.

- Het is technisch onmogelijk om de normen na te leven.
- De specifieke perceelsconfiguratie laat de inplanting van parkeerplaatsen niet toe of veroorzaakt onaanvaardbare hinder voor een aanpalend perceel.
- Het is niet wenselijk of mogelijk om een toegang tot het openbaar domein te creëren.

bv. ligging op een druk kruispunt

2° Indien de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning in een **autodeelplaats** voorziet die een aantal reguliere parkeerplaatsen vervangt en de overeenkomst met een aanbieder van gedeelde mobiliteit die voertuigen voorziet niet wordt omgezet in een bindende samenwerkingsovereenkomst, dienen de reguliere parkeerplaatsen alsnog te worden gerealiseerd of kan, mits akkoord van het college van burgemeester en schepenen, een afwijking worden toegestaan mits betaling van de belasting op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen.

Indien een toestemming voor afwijking werd verkregen van de vergunningverlenende overheid mits betaling van een belasting, wordt het gemeentelijk belastingreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen of fietsstalplaatsen toegepast.

§4: Afwijking zonder betalen van de belasting op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen

1° De vergunningverlenende overheid kan in volgende gevallen op een gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijken van de verplichting tot de realisatie van één of meerdere parkeerplaatsen of fietsstalplaatsen, zonder dat de aanvrager een belasting op ontbrekende parkeer- of fietsstalplaatsen moet betalen. Dit geldt enkel voor zover de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij op basis van de goede ruimtelijke ordening zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving

Aan de hand van een **MOBER of mobiliteitstoets** kan uitdrukkelijk en voldoende worden aangetoond dat de werkelijke parkeerbehoefte afwijkt van parkeer- en fietsstal normen uit de verordening. Daarbij moet wel nog worden voorzien in het opvangen van de werkelijke parkeerbehoefte of fietsstalbehoefte.

Een voorbeeld hiervan is een gecombineerd project met complementair gebruik van parkeerplaatsen, conform het Vademecum Duurzaam parkeren.

2° De vergunningverlenende overheid kan op een gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijken van de verplichtingen voor fietsstalplaatsen bepaald door **artikel 5 'Aanleg en inrichting'**. Dit geldt enkel voor zover uit de motivatie blijkt dat het voorzien van fietsstalplaats(en) conform de inrichtingsverplichtingen van artikel 5 niet op redelijke wijze (ingrepen die in verhouding staan tot het project) gerealiseerd kunnen worden of een onwenselijke ruimtelijke impact hebben. Er dient cumulatief te worden voldaan aan volgende voorwaarden:

- het heeft betrekking op woningbouw;

- het heeft betrekking op gesloten bebouwing;
- het heeft betrekking op bestaande en naar volume hoofdzakelijk vergunde constructies;
- het minimale aantal verplichte parkeer- en fietsstalplaatsen zoals bepaald door artikel 4 ‘Parkeer- en fietsstalnormen’ wordt voorzien;

Een voorbeeld hiervan betreft het verbouwen van een bestaande woning in gesloten bebouwing waarbij het omwille van de specifieke vormgeving of ligging niet mogelijk is om fietsstalplaatsen conform de inrichtingsverplichtingen van artikel 5 te voorzien op redelijke wijze. Bijvoorbeeld zonder een waardevolle gevel aan te passen of zeer ingrijpende aanpassingen aan het gebouw. In dergelijke gevallen kan het wenselijk zijn dat het verplichte aantal fietsstalplaatsen voorzien wordt, maar dat er kan worden afgeweken van de inrichtingsverplichtingen.

ⁱ <https://www.vlaanderen.be/gemeenschappelijk-wonen-en-woningdelen>