

PARKEERRICHTLIJNEN VOOR FIETS EN AUTO

GEMEENTE ZWEVEGEM

september 2021



COLOFON

Initiatiefnemer

Gemeente Zwevegem
Blokkestraat 29 bus 1
85500 ZWEVEGEM
tel.: 056 76 55 67
Dienst woon- en leefomgeving
woonenleefomgeving@zwevegem.be
www.zwevegem.be

Opdrachthouder

Bv Adoplan
Oudenaardsesteenweg 344
8500 KORTRIJK
tel.: 056 90 50 00
bestuurder: Bart Willaert
Ruimtelijk planner: Pauline Adam
office@adoplan.be
www.adoplan.be

INHOUD

1	DOELSTELLING.....	6
2	JURIDISCHE VERANKERING.....	7
3	ALGEMENE UITGANGSPUNTEN.....	8
3.1	PARKEEROPLOSSING OP EIGEN TERREIN.....	8
3.2	MINIMUM- OF MAXIMUMRICHTLIJNEN.....	8
	3.2.1 Minimumrichtlijn voor fietsers.....	8
	3.2.2 Minimum – en maximumrichtlijn voor auto’s.....	8
3.3	FLEXIBELE RICHTLIJNEN.....	8
	3.3.1 Ligging.....	9
	3.3.2 Type & omvang van project.....	9
3.4	DUURZAME RICHTLIJNEN.....	9
	3.4.1 Autogebruik beperken.....	10
	3.4.2 Voorrang aan fietsers.....	10
	3.4.3 Deelmobiliteit.....	10
	3.4.4 Verharding beperken.....	10
	3.4.5 Parkeerplaatsen met oplaadpunten.....	10
3.5	DREMPELWAARDE.....	11
4	VERGELIJKING MET OMLIGGENDE GEMEENTEN.....	12
4.1	WAREGEM.....	12
4.2	HARELBEKE.....	12
4.3	DEERLIJK.....	12
4.4	KORTRIJK.....	13
4.5	WEVELGEM.....	13
4.6	WERVIK.....	14
5	GEBIEDSINDELING.....	15
5.1	CENTRUM VAN ZWEVEGEM.....	15
5.2	LANDELIJKE DORPEN EN WOONKERNEN.....	16
5.3	TYOLOGIE VAN DE WONING.....	16
5.4	MINIMUM-/MAXIMUM PARKEERRICHTLIJNEN.....	17
6	FLEXIBILITEIT.....	18
6.1	NABIJHEID DUURZAME MOBILITEIT.....	18
	6.1.1 Fietsnetwerk.....	18
	6.1.2 Openbaar vervoer.....	19
6.2	NABIJHEID PUBLIEKE PARKING.....	21

6.3	MEERVOUDIG GEBRUIK.....	22
6.4	DEELMOBILITEIT	23
7	INRICHTING FIETSSTALPLAATSEN	24
7.1	UITGANGSSITUATIE	24
7.2	INRICHTING FIETSSTALPLAATSEN.....	24
8	INRICHTING AUTOSTAANPLAATSEN.....	25
8.1	UITGANGSSITUATIE	25
8.2	INRICHTING AUTOPARKEERPLAATSEN EN PARKEERGARAGES.....	25
	8.2.1 Meergezinswoningen	25
	8.2.2 Grondgebonden woningen.....	26
9	SAMENVATTING	27
9.1	BEREKENING AANTAL PARKEERPLAATSEN.....	27
9.2	INRICHTINGSPRINCIPES PARKEERPLAATSEN	28

FIGUREN

Figuur 1:	Gewestelijk RUP binnen de gemeente Zwevegem.....	15
Figuur 2:	Auto- en fietsbezit in een randgemeente in het regionaalstedelijk gebied	16
Figuur 3:	Auto- en fietsbezit in het buitengebied.....	16
Figuur 4:	Minimum-/maximum parkeerrichtlijn	17
Figuur 5:	Fietssnelwegen en functioneel lokaal fietsnetwerk in Zwevegem.....	19
Figuur 6:	Bestaand openbaar vervoer in Zwevegem.....	20
Figuur 7:	Vervoerregio Kortrijk: Kernnet en aanvullend net – schooldag spits.....	20
Figuur 8:	Bestaande parkeerzones in de kernen.....	22

1 DOELSTELLING

Door het opstellen van parkeerrichtlijnen beoogt de gemeente Zwevegem de leefbaarheid en kwaliteit van de gemeente te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving te verhogen. Parkeerrichtlijnen vormen een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid. De richtlijnen zijn dan ook in overeenstemming met het "Parkeer- en circulatieplan van Zwevegem", maar gaan verder dan het centrum van Zwevegem.

Parkeerrichtlijnen vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers.... Het bepalen van parkeerrichtlijnen moet verzekeren dat het mobiliteitsprofiel van toekomstige ontwikkelingen in overeenstemming is met de gemeentelijke mobiliteitsvisie.

De parkeerrichtlijnen scheppen duidelijkheid in de verwachtingen van de gemeente naar projectontwikkelaars en bieden een houvast bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag bij nieuwe ontwikkelingen. Anderzijds moet de parkeerrichtlijnen flexibel blijven om te kunnen inspelen op specifieke projecten, locaties en behoeftes.

Het is bijna onmogelijk en onwerkbaar om voor alle mogelijke situaties richtlijnen vast te leggen. Daarom wordt ervoor geopteerd om een beperkt aantal duidelijke richtlijnen op te stellen met de mogelijkheid voor maatwerk in bijzondere situaties.

Voorliggende nota heeft betrekking op parkeerrichtlijnen zowel voor fiets als auto. Daarnaast doet deze nota ook uitspraken over het openbaar parkeeraanbod.

De gemeente begint het toepassen van deze parkeerrichtlijnen vanaf 2022. Na één jaar worden de richtlijnen geëvalueerd en waar wenselijk aangepast. Concrete vergunningsaanvragen die reeds in voorbespreking zijn bij de gemeentediensten kunnen niet zonder meer volledig herzien worden door deze parkeerrichtlijnen. Hier zal geval per geval gekeken worden hoe maximaal naar de gewenste parkeerrichtlijn kan worden toegewerkt, maar afwijkingen zijn niet uit te sluiten.

2 JURIDISCHE VERANKERING

Strengere parkeerrichtlijnen worden meestal opgenomen in gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen. Omwille van het dikwijls rigide karakter wordt dit voorlopig niet toegepast in Zwevegem.

Parkeerrichtlijnen kunnen ook opgenomen worden in RUP's (Ruimtelijk Uitvoeringsplan). Dit heeft echter een lokaal en precies karakter. Een uitvoeringsplan bepaalt vaste voorschriften voor een specifiek deelgebied voor zeker 30-50 jaar, waardoor elk deelgebied een andere parkeernorm zou kunnen hebben. Dit is onwerkbaar om een algemeen parkeerrichtlijn voor de volledige gemeente te voorzien. De parkeerbehoefte is geen statisch gegeven maar is continu in beweging. In die zin is het wenselijk een zekere aanpasbaarheid en flexibiliteit te hebben in het systeem van parkeerrichtlijnen om in te kunnen spelen op evoluties in de tijd. Groei van het aantal huishoudens, de evolutie in fiets- en autobezit en –gebruik, evoluties in tewerkstelling, evoluties in onderwijsaanbod, flankerende maatregelen in openbaar vervoer, verkeersgeleiding, bedrijfsvervoerplannen, communicatie... kunnen de nood aan en vraag naar fiets- en autoparkeerplaatsen beïnvloeden. Daarom is het niet gewenst parkeerrichtlijnen op te nemen in uitvoeringsplannen omdat dit alle flexibiliteit wegneemt.

Nochtans mag het toepassen van parkeerrichtlijnen geen vrijblijvende aangelegenheid zijn. Daarom is een juridisch kader noodzakelijk. Anderzijds moet maatwerk mogelijk blijven en moet voldoende kunnen worden ingespeeld op toekomstige evoluties. Daarom wordt gekozen de parkeerrichtlijnen via een beslissing van het college van burgemeester en schepenen vast te leggen en deze op te nemen bij elke bespreking en beoordeling van vergunningsaanvragen. De nota "**Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto**" tracht een heldere uitspraak te doen over wat Zwevegem verwacht ten aanzien van ontwikkelaars, verkavelaars of bouwheren omtrent fiets- en autoparkeerrichtlijnen.

3 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Bij gebrek aan een overkoepelende, Vlaamse of provinciale regelgeving neemt de gemeente initiatief door zelf parkeerrichtlijnen op te stellen en op te leggen. De gemeente gaat uit van volgende principes.

3.1 PARKEEROPLOSSING OP EIGEN TERREIN

Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, kindvriendelijke woonstraat, aangename fietspaden...) en de leefbaarheid van de gemeente te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. Dit moet voorkomen dat de uiteindelijke parkeerbehoefte gekoppeld aan het project zomaar op het openbaar domein afgewenteld wordt.

3.2 MINIMUM- OF MAXIMUMRICHTLIJNEN

Een parkeerrichtlijn is een richtcijfer dat een bouwproject moet volgen om het juiste aantal fiets- en autoparkeerplaatsen te voorzien. Een richtcijfer is echter heel strikt en niet altijd toepasbaar. Om een meer flexibele parkeerrichtlijn uit te schrijven, wordt met minimum- en maximumrichtlijnen gewerkt. Om deze manier kan er een grotere marge en flexibiliteit aan deze parkeerrichtlijn gegeven worden.

3.2.1 Minimumrichtlijn voor fietsers

Alle elementen om het fietsgebruik te bevorderen zijn steeds welkom, dus hoe meer fietsparkeerplaatsen hoe beter. Daarom wordt voor fietsparkeren een minimumrichtlijn opgesteld, die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd moet worden. Er is geen maximum fietsparkeerrichtlijn. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd mag worden, wordt niet beperkt.

3.2.2 Minimum – en maximumrichtlijn voor auto's

Er wordt gekozen om met een combinatie van minimum en maximum autoparkeerrichtlijnen te werken. Minimumrichtlijnen garanderen een aantal vooropgestelde parkeerplaatsen die noodzakelijk zijn voor het bouwproject. Dit vermijdt ook dat de extra vraag naar parkeerplaatsen op de openbare ruimte wordt opgevangen. Maximumrichtlijnen zorgen ervoor dat er niet meer parkeerplaatsen dan nodig worden gebouwd. Omdat meer autoparkeerplaatsen meer autogebruik genereren, werkt het opleggen van een maximumrichtlijn afradend voor dat ongewenst autogebruik.

3.3 FLEXIBELE RICHTLIJNEN

Een parkeerrichtlijn voor een grootschalig project in de kern van Zvevegem, kan bijvoorbeeld niet altijd toegepast worden voor een kleinschalig project aan de rand van de landelijke kernen. Verschillende (omgevings)elementen spelen ook een rol bij het bepalen van een geschikte parkeerrichtlijn. Daarom werd het opstellen van een parkeerrichtlijn flexibel gemaakt op basis van de ligging, type en omvang van het project.

3.3.1 Ligging

De ligging en omgeving van het project bepalen de bereikbaarheid van de site en dus de mogelijke transportmodi van de toekomstige bewoners. Bijgevolg wordt voor het opstellen van de parkeerrichtlijnen rekening gehouden met de ligging van het project. Er zijn echter 2 omgevingselementen die de parkeerrichtlijnen kunnen beïnvloeden:

- De ligging op basis van stedelijkheid:
 - o binnen het centrum van Zwevegem (afbakening kleinstedelijk gebied Kortrijk),
 - o binnen het woongebied van de landelijke dorpen,
 - o binnen het woongebied van de woonkernen Kappaert en Knokke,
 - o buiten de dorpen en woonkernen.
- De ligging op basis van duurzame bereikbaarheid:
 - o Beperkte fietsafstand tot fietssnelweg. Er dienen in dit geval extra voorzieningen voor fietsers aangelegd te worden.
 - o Beperkte wandelafstand tot het openbaar vervoer.

Indien er in de nabijheid van het project een voldoende grote publieke parking bevindt, kunnen de autoparkeerplaatsen voor bezoekers beperkt worden.

Nieuwbouwprojecten buiten het kleinstedelijk gebied van Kortrijk of buiten het woongebied van de landelijke dorpen/woonkernen worden individueel beoordeeld en buiten beschouwing gelaten voor deze parkeerrichtlijn.

3.3.2 Type & omvang van project

Deze parkeerrichtlijnen voor fiets en auto is hoofdzakelijk voorzien voor woonprojecten. Er zijn echter verschillende types woonprojecten:

- o Grondgebonden woningen / meergezinswoningen;
- o Gemengde project met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen;
- o Nieuwbouw/herbouwen/verbouwen/functiewijziging.

Algemeen wordt gesteld dat de parkeerrichtlijnen van toepassing zijn vanaf 3 wooneenheden, ongeacht of het project grondgebonden woningen of meergezinswoningen betreft. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen, meergezinswoningen en sociale woningen. De gemiddelde gezinsgrootte voor grondgebonden woningen bedraagt 2,64 personen per gezin. Bij meergezinswoningen bedraagt dit 2,20 personen per gezin. Dit verschil is te wijten aan het feit dat er minder éénoudergezinnen en meer gezinnen met kinderen in grondgebonden woningen wonen. Dit resulteert in een grotere autobezitgraad.

Bij woonprojecten in combinatie met andere functies wordt het meervoudig gebruik van parkeerplaatsen zeker aangeraden.

Een gebouw afbreken en herbouwen wordt beschouwd als nieuwbouw. Onder een verbouwing wordt het omvormen, renoveren, verbeteren, herstellen of onderhouden van een gebouw verstaan. Bij functiewijzigingen of verbouwingen wordt bij de berekening van de parkeernood rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie.

3.4 DUURZAME RICHTLIJNEN

De parkeerrichtlijnen voor fiets en auto worden eveneens in overeenstemming met het "Lokaal Klimaatplan Zwevegem 2020-2025-2030" uitgeschreven. Bijgevolg dienen de parkeerrichtlijnen duurzaam zijn.

3.4.1 Autogebruik beperken

In het kader van algemene klimaatdoelstellingen speelt het beperken van het autogebruik een belangrijke rol. Dit kan gebeuren via een modal shift, met name het verschuiven van één transportmodaliteit naar een andere transportmodaliteit. De duurzame transportmodi, zoals de fiets of het openbaar vervoer, moeten een aantrekkelijk alternatief voor de auto worden. Modal shift is een belangrijk middel om te werken aan vitale dorpen en stadskernen, bereikbaarheid, klimaat, gezondheid en leefkwaliteit.

Zoals aangegeven in het lokaal klimaatplan worden 5 autoluwe zondagen per jaar georganiseerd. Dit is, naast een maximum parkeerrichtlijn, een andere mogelijkheid om ongewenst autogebruik te beperken. Door het autogebruik te beperken zal logischerwijze het autobezit dalen. Het STOP-principe in praktijk brengen betekent ook meer ruimte creëren voor groen, ontmoeting en beleving binnen de gemeente. De parkeerrichtlijn moet daarmee rekening houden.

3.4.2 Voorrang aan fietsers

In opvolging van het lokaal klimaatplan werd in het parkeer- en circulatieplan van Zwevegem aandacht besteed om voorrang te geven aan de fietsers. In deze nota parkeerrichtlijnen wordt eveneens eerst de focus gelegd op voldoende fietsparkeerplaatsen. Vervolgens wordt een maximumrichtlijn voor autoparkeerplaatsen opgelegd. In project moet er over gewaakt worden dat de fietsstalplaatsen gemakkelijker toegankelijker zijn dan de autostalplaatsen. Dit kan door ze bvb. te organiseren op maaiveldniveau.

3.4.3 Deelmobiliteit

Daarnaast speelt ook de opkomende trends inzake deeleconomie een belangrijke rol wat ook een modal shift in de hand werk en het autobezit in te krimpen. Het inzetten op de deelmobiliteit met inbegrip van deelfietsen en de inrichting van een mobipunt, is één van de doelstellingen van het lokaal klimaatplan.

De integratie van deelfietsen en deelwagens in bouwprojecten is een duurzame meerwaarde voor de gemeente. Dit wordt gestimuleerd door het aantal parkeerplaatsen voor private wagens te laten compenseren door het voorzien van parkeerplaatsen voor deelwagens. Daarmee kan eveneens het autobezit per gezin dalen en kan er meer ruimte voor andere zaken gebruikt worden.

3.4.4 Verharding beperken

In deze context is het met een duurzame parkeerrichtlijn niet de bedoeling om te veel ruimte te verharden voor het parkeren van private wagens. Te veel verharde parkeerruimte is kostelijk/inefficiënt en ecologisch waardeloos en het maakt de omgeving onaantrekkelijk om er te vertoeven. De verharding van nieuwbouwproject dient tot het minimum beperkt te worden. Daarbij kan de toegangsweg verhard worden, maar de parkeerplaatsen dienen met waterdoorlatende materialen aangelegd te worden. Op deze manier kan op lang termijn het teveel aan parkeerplaatsen gemakkelijk omgeruild worden voor meer ruimte aan de natuur.

3.4.5 Parkeerplaatsen met oplaadpunten

De Vlaamse regering keurde op 30 oktober 2020 een besluit goed waardoor gebouwen en de bijbehorende parkings voorbereid worden op de doorbraak van elektrische voertuigen. Concreet geldt vanaf 11 maart 2021 in Vlaanderen de verplichting om leidingen en/of laadpunten op parkings

van nieuwe of gerenoveerde gebouwen te installeren. Daarnaast komt er vanaf 2025 een verplichting voor de installatie van laadpunten voor parkings van bestaande niet-residentiële gebouwen.

3.5 DREMPELWAARDE

Om de planlast niet overdreven te verhogen en kleine projecten (bijvoorbeeld nieuwbouw/renovatie van een eengezinswoning) niet op te zadelen met een verplichting tot het realiseren van een minimum fiets- en autoparkeeraanbod, wordt een drempelwaarde gehanteerd waaronder er geen minimum parkeerrichtlijn van toepassing is.

Algemeen wordt gesteld dat de parkeerrichtlijnen van toepassing zijn vanaf 3 wooneenheden, ongeacht of het project grondgebonden woningen of meergezinswoningen betreft. Dit vermijdt dat kleinschalige projecten gedwongen worden in het realiseren van kleinschalige, waarschijnlijk dure en minder efficiënte eigen parkeervoorzieningen. Voor elk project (nieuw, renovatie, functiewijziging, ...) onder een de drempelwaarde van 3 wooneenheden is geen minimum autoparkeerrichtlijn van toepassing. Het staat de bouwheer/ontwikkelaar vrij om wel parkeerplaatsen te voorzien, maar niet meer dan de maximumrichtlijn.

4 VERGELIJKING MET OMLIGGENDE GEMEENTEN

Momenteel wordt binnen de gemeente Zwevegem een algemene parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per wooneenheid toegepast ongeacht de locatie en woningtype van het project. Voordat er een meer gedifferentieerde parkeerrichtlijn wordt voorgesteld, wordt eerst kort samengevat welke parkeernorm in de omliggende gemeentes momenteel van toepassing is.

4.1 WAREGEM

Sinds 2016 is in Waregem de “Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen” van toepassing. Deze verordening is van toepassing voor nieuwbouw, herbouwen, uitbreiden, splitsingen en functiewijzigingen van gebouwen op het volledig grondgebied van Waregem:

- Grondgebonden woning: 1 al dan niet overdekte parkeerplaats per woonentiteit. Met één uitzondering: Voor eengezinswoningen gelegen in een aaneengesloten bebouwing en met een voorgevel kleiner dan 8 m is de verordening niet van toepassing. Deze uitzondering is niet van toepassing wanneer meer dan 1 woonentiteit gezamenlijk gebouwd worden (bvb. groepswoningbouw) of bij nieuwe verkavelingen waar meerdere eengezinswoningen in lijnverband worden voorzien met voorgevels kleiner dan 8 m.
- Meergezinswoning:
 - o 1 al dan niet overdekte parkeerplaats per woonentiteit,
 - o 1,5 parkeerplaats per woonentiteit vanaf meer dan 6 woonentiteiten.

4.2 HARELBEKE

In Harelbeke is er geen verordening of andere richtlijn omtrent parkeerplaatsen van toepassing voor nieuwbouwprojecten.

4.3 DEERLIJK

Door het belastingsreglement van Deerlijk is er sinds 2013 een indirecte belasting op ontbrekende parkeerplaatsen van toepassing. Het heeft als doel op private eigendommen voldoende parkeergelegenheden af te dwingen en bijgevolg de druk op de openbare parkeerruimte te beperken.

Voor nieuwbouwprojecten, verbouwingswerken of een functiewijziging geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaatsen per woonentiteit. In het centrum van Deerlijk wordt een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woonentiteit opgelegd. Per ontbrekende parkeerplaats wordt een bedrag van 5.000 euro belast aan de aanvrager van de vergunning van het project.

4.4 KORTRIJK

Sinds 2013 is de "Algemene Stedenbouwkundige verordening" van toepassing voor de volledige stad Kortrijk. Daarin is een volledig hoofdstuk voor "parkeren en stallen" voorzien. Deze is van toepassing op nieuwbouw, herbouwen, uitbreidingen en functiewijzigingen:

- Grondgebonden woning: 1 parkeerplaatsen + 2 fietsstalplaatsen per woontiteit (<200 m²)
- Meergezinswoning (vanaf 5 woontiteiten): 1,33 parkeerplaatsen + 1,33 fietsstalplaatsen per woontiteit

In Kortrijk zijn er 2 afwijkingsmogelijkheden:

- §1. Voor de binnenstad en de dorpskernen kan de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijkingen toestaan op de maatregelen van dit hoofdstuk, omwille van kunsthistorische redenen en/of omdat autostaanplaatsen, garages, toegangen en/of garagepoorten storend of niet passend zijn binnen de bestaande ruimtelijke context.
- §2. Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager, kan de vergunning verlenende overheid ook afwijkingen toestaan op de normen in dit hoofdstuk indien aangetoond wordt dat het aantal vereiste autostaanplaatsen en/of de nodige ontsluiting niet kan gerealiseerd worden. De aanvrager kan hiervoor een goed onderbouwde mobiliteitsnota of vervoerplan bij het aanvraagdossier voegen en/of een intensief gebruik van het openbaar vervoer aantonen. Ook indien minder dan 1,5m² per fietsstaanplaats wordt voorzien dient de aanvrager de alternatieve oplossing duidelijk te documenteren.
- §3. In beide afwijkingsgevallen moet in elk geval een maximaal aantal autostaanplaatsen ingeplant worden.

4.5 WEVELGEM

Sinds 2018 geldt in Wevelgem een "Wegwijzer kwaliteitsvolle woonprojecten". Deze wegwijzer bevat een aantal principes, die als richtlijnen dienen voor nieuwe woonprojecten. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen per wooneenheid worden de volgende tabellen gehanteerd:

Eengezinswoning	autoparkeerplaatsen per wooneenheid		fietsstalplaatsen per wooneenheid
	op privaat domein	Bezoekers (op openbaar domein, enkel van toepassing voor projecten met nieuwe wegenis)	
open / halfopen woning	2	0,5	2
Rijwoning	1	0,5	2

Meergezinswoningen & gestapeld wonen	autostandplaatsen per wooneenheid		fietsstalplaatsen per wooneenheid
	op privaat domein	Bezoekers	
Nieuwbouw, herbouw	1	0,5	2
Verbouw: Per bijkomende wooneenheid	1	0,5	2

Daarbij zijn 2 uitzonderingen mogelijk:

- Garages zijn verboden bij ingesloten woningen die smaller zijn dan 6 m.
- Garages kunnen niet afzonderlijk verkocht worden van de woning.

In een aantal gevallen kan afgeweken worden van bovenstaande richtlijnen:

- Project met een expliciet duurzaam karakter, vb. cohousing, autodelen.
- Bij voldoende beschikbare openbare parkeerplaatsen in de nabijheid.

4.6 WERVIK

Voor Wervik is de parkeernorm bij nieuwbouw en herbouw sinds 2018 vastgelegd in de bijzondere voorschriften van de stedenbouwkundige verordening:

Iedere woongegelegenheid beschikt over minstens één parkeerplaats. De parkeerplaats dient bij voorkeur op het eigen terrein gerealiseerd te worden. Indien dit niet op het eigen terrein kan, dient een parkeerplaats in eigendom te zijn binnen 400 meter wandelafstand van het bouwperceel.

Daarbij is er 1 uitzondering mogelijk: Bovenstaande is niet van toepassing voor de nieuw- of herbouw van eengezinswoningen met een perceelsbreedte minder dan 7 m.

Ieder méérgezinswoning, ongeacht het aantal woongegelegenheden, beschikt daarnaast nog over een afzonderlijke gemeenschappelijke bergruimte voor minstens evenveel fietsen als er woongegelegenheden zijn. De gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen moet vanaf de openbare weg goed toegankelijk zijn. De minimum afmetingen van de standplaats per fiets bedraagt 1,75 m lang en 0,70 m breed.

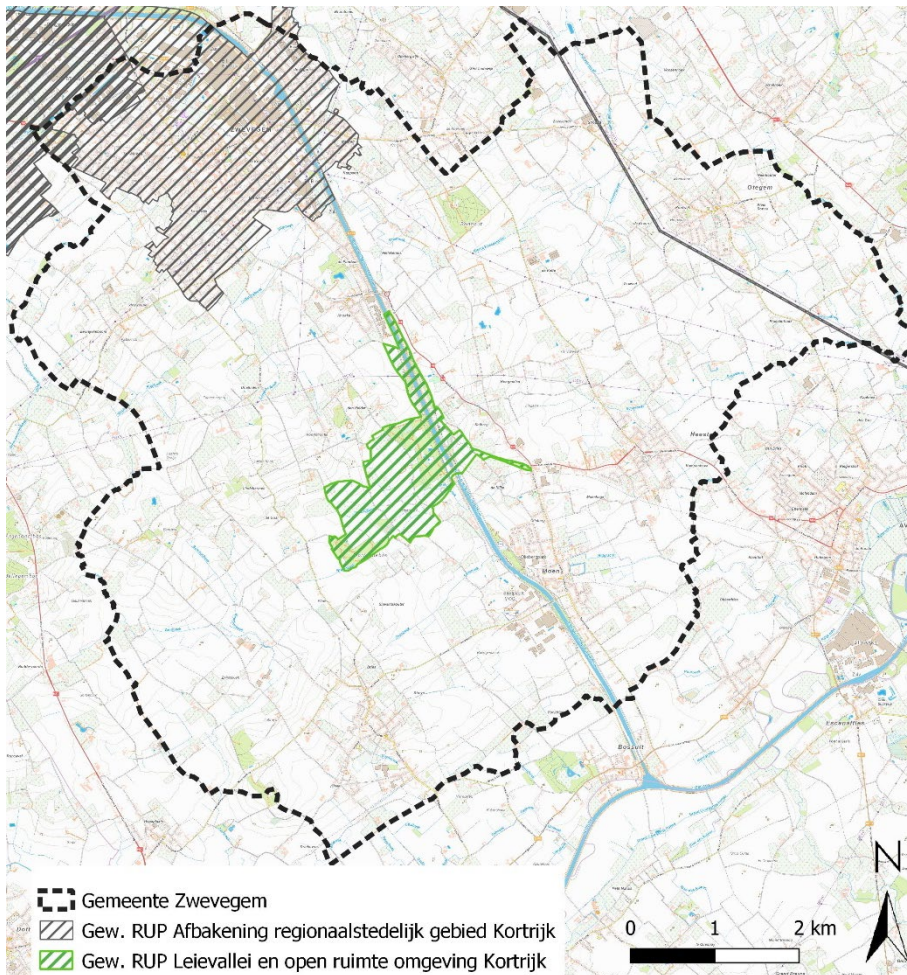
Bij het laatste is er eveneens een uitzondering mogelijk: Indien elke voorziene parkeerplaats in de meergezinswoning groter is dan 16 m², dan geldt de verplichting van een gemeenschappelijke fietsruimte niet.

5 GEBIEDSINDELING

Zoals eerder vermeld is de ligging van een project bepalend voor de bereikbaarheid en dus ook het autobezit van de toekomstige bewoners. Het is op basis daarvan dat de minimum- en maximum parkeerrichtlijnen van een project wordt bepaald.

5.1 CENTRUM VAN ZWEVEGEM

Het centrum van Zwevegem en de woonkern Kappaert wordt redelijk groot opgenomen voor het bepalen van de parkeerrichtlijnen, met name de afbakening van het regionaalstedelijk gebied van Kortrijk volgens het betrokken gewestelijk RUP wordt hier toegepast. Het gewestelijk RUP Leievalei en open ruimte omgeving Kortrijk is hier niet van toepassing.



Figuur 1: Gewestelijk RUP binnen de gemeente Zwevegem

Het fiets- en autobezit per huishouden per locatie in Vlaanderen is genormeerd in het richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018). Op basis daarvan kunnen de parkeerrichtlijnen bepaald worden. Het centrum van Zwevegem bevindt zich dus binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied van Kortrijk.

Bijgevolg wordt Zwevegem gezien als een 'Regionaalstedelijk gebied randgemeenten' waarbij volgende normen gehanteerd worden:

	# fietsers/gezin	# auto's/gezin
Regionaalstedelijk gebied randgemeenten	2,43	1,19

Figuur 2: Auto- en fietsbezit in een randgemeente in het regionaalstedelijk gebied

Het aantal bezoekers per wooneenheid kan volgens het richtlijnenboek vastgezet worden op gemiddeld 0,25 bezoekers per wooneenheid. Volgens het modal split van de bezoekers in 'regionaalstedelijk gebied randgemeenten' gebeuren 20% van de verplaatsingen door bezoeker met de fiets en 44% als autobestuurder (= 1 wagen). Bijgevolg kan gesteld worden dat voor woonprojecten in het centrum van Zwevegem 0,05 bijkomende fietsparkeerplaatsen en 0,11 bijkomende autoparkeerplaatsen voor de bezoekers per woning voorzien moet worden.

Samengevat volgens de kencijfers dient een woonproject in het centrum van Zwevegem 2,48 fietsparkeerplaatsen en 1,30 autoparkeerplaatsen per wooneenheid voorzien.

5.2 LANDELIJKE DORPEN EN WOONKERNEN

Voor de afbakening van de landelijke dorpen Sint-Denijs, Moen, Heestert en Otegem en van de woonkern Knokke wordt de parkeerrichtlijnen toegepast in de betrokken woongebieden volgens het gewestplan, BPA's, RUP's of andere verordende plannen. Deze dorpen en kernen kunnen beschouwd worden als woonkernen in het buitengebied, waarbij de volgende normen gehanteerd worden:

	# fietsers/gezin	# auto's/gezin
Buitengebied	2,53	1,27

Figuur 3: Auto- en fietsbezit in het buitengebied

Zoals voor het centrum van Zwevegem kan het aantal bezoekers per wooneenheid vastgezet worden op gemiddeld 0,25 bezoekers per wooneenheid. Volgens het modal split van de bezoekers in 'buitengebied' gebeuren 15% van de verplaatsingen door bezoeker met de fiets en 48% als autobestuurder. Bijgevolg kan gesteld worden dat voor woonprojecten in de landelijke dorpen van Zwevegem 0,04 bijkomende fietsparkeerplaatsen en 0,12 bijkomende autoparkeerplaatsen voor de bezoekers per woning voorzien moet worden.

Samengevat volgens de kencijfers dient een woonproject in de landelijke dorpen en woonkernen 2,57 fietsparkeerplaatsen en 1,39 autoparkeerplaatsen per wooneenheid voorzien.

5.3 TYPOLOGIE VAN DE WONING

Bovenstaande cijfers gaan uit van een gemiddelde graad van autobezit. Zoals eerder gesteld is ook de typologie van de woning bepalend. Er wonen gemiddeld 0,44 personen meer in een gezin in een grondgebonden woning dan in een meergezinswoning. Bijgevolg wordt wat betreft auto's de parkeernorm voor meergezinswoningen met 0,1 verlaagd en voor grondgebonden woningen met 0,1 verhoogd.

Bij sociale woningen is het autobezit merkbaar lager dan bij particuliere woningen. Voor sociale huisvesting geldt een norm van 1 parkeerplaats per woonentiteit. Ook hier kunnen de flexibele richtlijnen ingezet worden.

5.4 MINIMUM-/MAXIMUM PARKEERRICHTLIJNEN

Op basis van bovenstaande kencijfers is gekend welke parkeernood er is bij woonprojecten. Deze worden als minimumnorm opgevat. Daarnaast wordt een maximumnorm voorzien die 20% hoger ligt dan de minimumnorm. Door het nemen van gerichte maatregelen i.f.v. duurzame vervoersmiddelen kunnen deze normen verlaagd worden (zie volgend hoofdstuk).

	Typologie	Aantal fietsparkeerplaatsen	Aantal autoparkeerplaatsen
Kern Zwevegem	Meergezinswoning	Min. 2,5 pp	Min. 1,2 – max. 1,5 pp
	Grondgebonden woning		Min. 1,4 – max. 1,6 pp
	Sociale woontiteit		Min. 1,0
Landelijke dorpen	Meergezinswoning	Min. 2,5 pp	Min. 1,3 – max. 1,6 pp
	Grondgebonden woning		Min. 1,5 – max. 1,8 pp
	Sociale woontiteit		Min. 1,0

Figuur 4: Minimum-/maximum parkeerrichtlijn

6 FLEXIBILITEIT

6.1 NABIJHEID DUURZAME MOBILITEIT

Indien het woonproject zich op beperkte afstand van duurzame mobiliteit bevindt, kan een aanpassing van de parkeerrichtlijnen toegepast worden. Voor de duurzame mobiliteit wordt het STOP-principe toegepast. Het netwerk voor voetgangers zal geen impact op de parkeerrichtlijnen hebben. Het fietsnetwerk en het openbaar vervoer kan wel een impact op de parkeerrichtlijnen hebben, waardoor er minder autoparkeerplaatsen moeten voorzien worden.

6.1.1 Fietsnetwerk

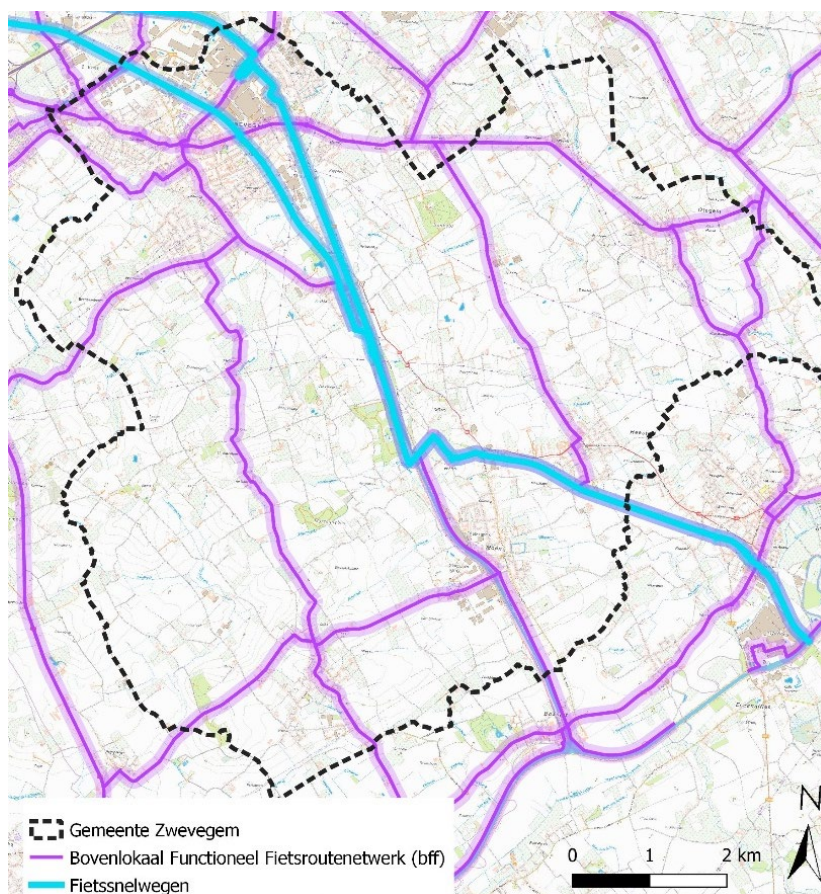
De bereikbaarheid van een woonproject voor fietsers is afhankelijk van het fietsnetwerk. De fietssnelwegen en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk vormen het fietsnetwerk die hoofdzakelijk gebruikt wordt voor het woon-werkverkeer. Door de gemeente Zwevegem lopen 2 fietssnelwegen:

- F45 Kortrijk-De Pinte: vanaf het station van Kortrijk, langs het fietspad Guldensporenpad tot aan de fietsbrug over de Schelde in Avelgem en langs Oudenaarde.
- F374 Waregem-Zwevegem: loopt vanaf de Keiberg langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk tot aan de Leie en verder tot in Waregem.

De gemeente Zwevegem kent eveneens een aantal bovenlokaal functionele fietswegen (bff). Dit zijn provinciale fietspaden, die de belangrijkste gemeentelijke/ stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbinden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk, omdat het betrekking heeft op de zgn. "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk volgt de gewone verkeerswegen. Hierbij zijn dikwijls niet alle fietsvoorzieningen aanwezig en is de veiligheid (ondanks fietsvoorzieningen) beperkter dan een fietssnelweg. Bijgevolg worden enkel fietssnelwegen en niet het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk opgenomen als flexibele richtlijn.

Bij een ligging op minder dan 400 m fietsafstand (geen vogelvlucht) wordt de parkeernorm vermindert met 0,2 parkeerplaatsen per woontiteit. Om het fietsen te stimuleren dienen op projectniveau volgende initiatieven genomen te worden:

- Er dienen min. 3 fietsstalplaatsen i.p.v. 2,5 fietsstalplaatsen per woontiteit voorzien te worden.
- De ontsluiting van de fietsers binnen het project dient kwalitatief te gebeuren en gericht zijn op het omliggende fietsnetwerk (o.a. fietssnelwegen)
- De algemene richtlijnen met betrekking tot inrichting dienen gevolgd te worden:
 - De fietsstalplaatsen dienen op maaiveldniveau ingericht te worden.
 - Per 10 fietsstalplaatsen dient 1 plaats voorzien te worden voor buitenmaatse fietsen (o.a. bakfietsen, fietskarren,...).



Figuur 5: Fietssnelwegen en functioneel lokaal fietsnetwerk in Zwevegem

6.1.2 Openbaar vervoer

Gelijkaardig met het fietsnetwerk is de bereikbaarheid van een woonproject met het openbaar vervoer afhankelijk van het netwerk van dit openbaar vervoer. Zwevegem beschikt niet over een treinstation, maar wel over een aantal busverbindingen:

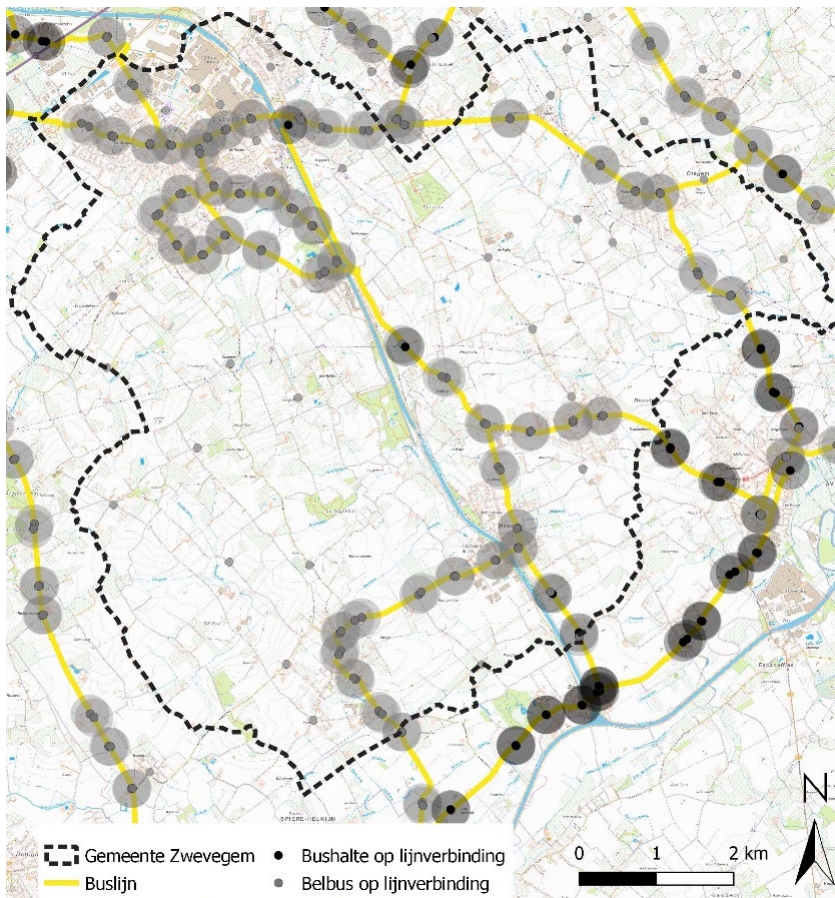
- Buslijn 91: Kortrijk – Zwevegem – Heestert – Avelgem rijdt gemiddeld 1 rit/u in de week en 4 ritten per dag in het weekend,
- Buslijn 92: Kortrijk – Zwevegem – Otegem – Avelgem rijdt enkel tijdens de spitsuren,
- Buslijn 93: Kortrijk – Zwevegem – Sint-Denijs – Helkijn(-Spiere) rijdt gemiddeld 1 rit/u in de week en 5 ritten per dag in het weekend.

De Vlaamse overheid is bezig met het ontwikkelen van hedendaagse principes voor het openbaar vervoer, met name de basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Daarvoor werd Vlaanderen verdeeld in 15 vervoerregio's. Zwevegem maakt deel uit de vervoerregio Kortrijk.

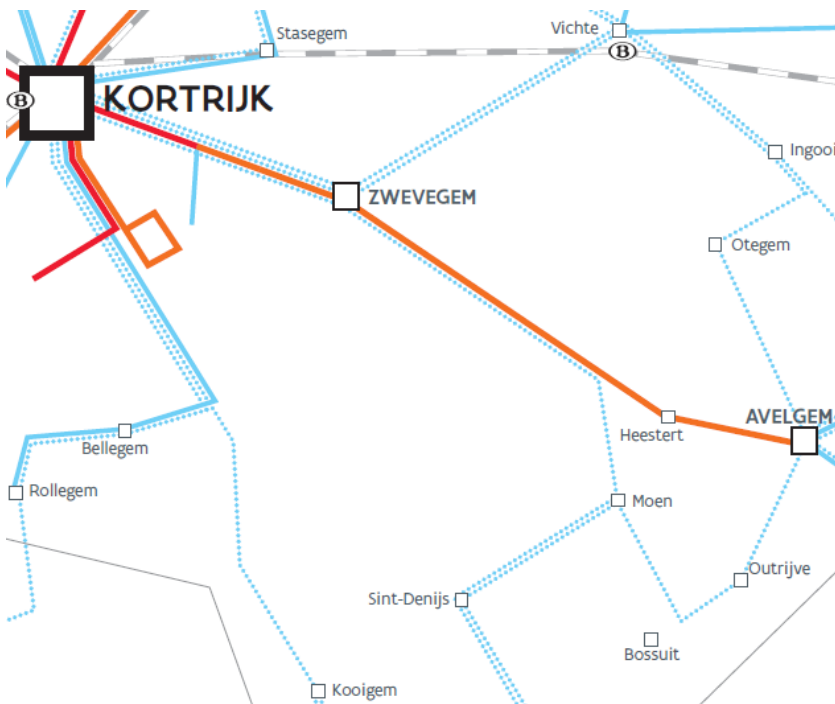
Concreet betekent dit voor Zwevegem dat de bestaande buslijnen gewijzigd worden.

Vanuit Kortrijk zal 1 kernnet B tot Avelgem via Zwevegem en Heestert aangelegd worden. Dit is een buslijn die elke week- en weekenddag bediend zal worden met een bus om de 30 minuten (i.p.v om de 60 min. zoals in de huidige situatie).

De overige buslijnen in de gemeente zullen functionele buslijnen zijn, zoals de lijnen door Otegem, Moen of Sint-Denijs. Deze buslijnen zullen enkel tijdens de spitsuren op schooldagen bediend worden en niet op andere momenten.



Figuur 6: Bestaand openbaar vervoer in Zwevegem



Figuur 7: Vervoerregio Kortrijk: Kernnet en aanvullend net – schooldag spits

Concluderend het is enkel de buslijn Kortrijk-Zwevegem-Heestert-Avelgem volgens de vervoerregio Kortrijk of de huidige buslijn 91, die een impact kan hebben op de parkeerrichtlijnen.

Bij een ligging op minder dan 200 m wandelafstand (geen vogelvlucht) wordt de parkeernorm vermindert met 0,1 parkeerplaatsen per woonentiteit.

6.2 NABIJHEID PUBLIEKE PARKING

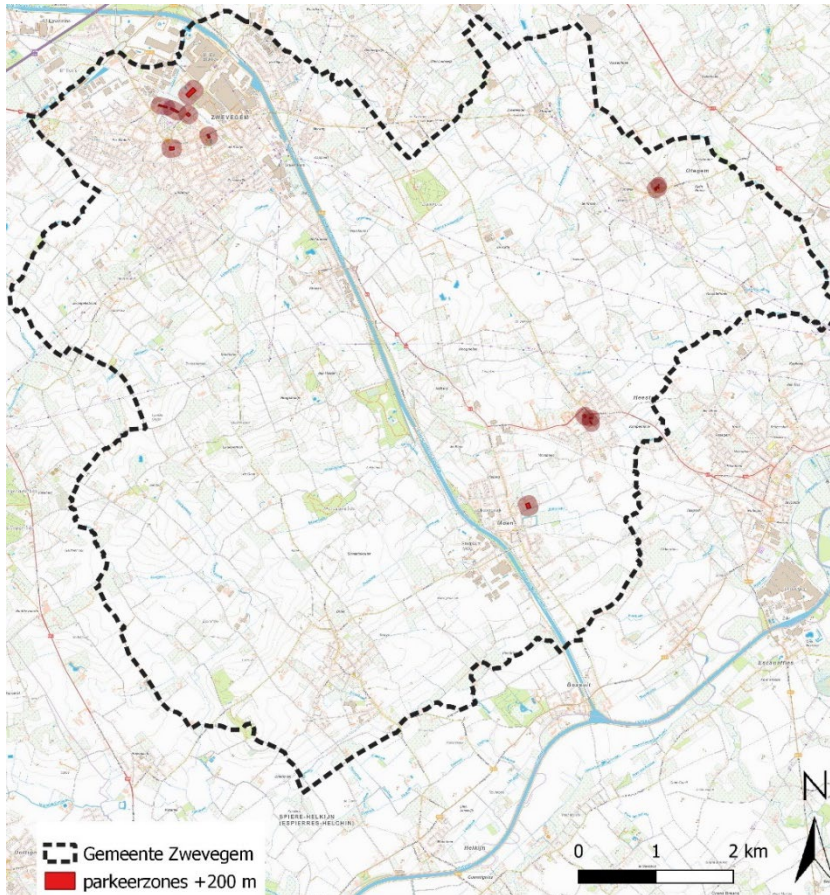
Indien er in de nabijheid van het project een voldoende grote publieke parking bevindt, is het aanvaardbaar dat er voor de 0,11-0,12 autoparkeerplaatsen voor bezoekers per wooneenheid wordt verwezen naar het openbaar domein. De parkeernorm wordt in dit geval verminderd met 0,1. Het is immers aannemelijk dat bezoekers eerder zullen parkeren op publiek domein dan op privaat domein. Dit is zeker het geval bij ondergronds parkeren in een project.

Daarvoor gelden enkele voorwaarden:

- de publiek toegankelijke parkeerzone bevindt zich op minder dan 200 m van het woonproject,
- de publiek toegankelijke parkeerzone is niet gelijk aan het langsparkeren langs de openbare weg,
- de publiek toegankelijke parkeerzone beschikt minstens over 50 autoparkeerplaatsen.

Bijgevolg moeten momenteel de woonprojecten op minder dan 200 m van de volgende parkeerzones geen autoparkeerplaatsen voor bezoekers voorzien:

- Zwevegem:
 - o Ca. 250 autoparkeerplaatsen aan het gemeentepunt,
 - o Ca. 140 autoparkeerplaatsen aan het sportpunt,
 - o Ca. 54 autoparkeerplaatsen op het Theophiel Toyeplein,
 - o Ca 100 autoparkeerplaatsen achter de bebouwing op de hoek van de Avelgemstraat met de Otegemstraat.
- Moen:
 - o 88 autoparkeerplaatsen in de Sportstraat.
- Heestert:
 - o De 93 gezamenlijke parkeerplaatsen van Plein, Kerkomtrek en Kerkhofplein.
- Otegem:
 - o 50 autoparkeerplaatsen op Otegemplaats.



Figuur 8: Bestaande parkeerzones in de kernen

6.3 MEERVOUDIG GEBRUIK

Bij woonprojecten in combinatie met andere functies wordt het meervoudig gebruik van autoparkeerplaatsen zeker aangeraden. Eenzelfde autoparkeerplaats kan overdag gebruikt worden door werknemers of een bezoeker en 's nachts door bewoners. Hierdoor is de totale parkeerbehoefte lager dan de som van de parkeerbehoefte per functie. Het dubbel gebruik dient berekend worden volgens onderstaande tabel.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond ¹⁾	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond
2) Indien op zaterdag open: 100%
3) Indien 's avonds open: 70%
4) Indien koopzondag: 100%

Figuur 9: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (bron: kennisplatform CROW).

Dit betekent dat niet alle parkeerplaatsen geprivatiseerd kunnen worden. De parkeerplaatsen die een dubbel gebruik kennen moeten steeds vrij toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikers. De vergunningsaanvraag moet duidelijk motivatie bevatten over hoe het meervoudig gebruik van de autoparkeerplaatsen in praktijk georganiseerd zal worden.

6.4 DEELMOBILITEIT

Zoals eerder vermeld is het inzetten op de deelmobiliteit met inbegrip van deelfietsen, is één van de doelstellingen van het lokaal klimaatplan. Het is echter niet de bedoeling dat een volledig woonproject voorziet wordt met enkel parkeerplaatsen voor deelfietsen en deelwagens.

Bijgevolg wordt aan het voorzien van parkeerplaatsen voor deelmobiliteit enkele voorwaarden gekoppeld:

- Een parkeerplaats voor deelwagens kan maximum 6 parkeerplaatsen voor private wagens vervangen,
- De parkeerplaatsen voor deelmobiliteit dient, zoals de bezoekersparkeerplaatsen, ten alle tijden toegankelijk blijven. Deze kunnen dus niet in of achter een gebouw voorzien worden,
- Het gebruik van deelauto's mag er niet toe leiden dat de parkeernorm daalt onder de 1 private parkeerplaats per woontiteit.
- Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet er minstens 1 wederzijdse intentie tot samenwerking voorzien worden met een aanbieder van deelauto's.
- Deelauto's moeten ingezet worden bij een voldoende groot project. Bij projecten vanaf 50 woontiteiten is het verplicht minstens 1 deelauto in te zetten.

7 INRICHTING FIETSSTALPLAATSEN

7.1 UITGANGSSITUATIE

Een fietsparkeerrichtlijn zorgt voor passende maatregelen voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening. De fietsparkeerrichtlijn draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeerrichtlijn een positieve bijdrage aan het verminderen van de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte.

7.2 INRICHTING FIETSSTALPLAATSEN

Voor fietsen worden enkel minimumrichtlijnen vastgelegd. Een aanvrager mag meer fietsenparkeerplaatsen voorzien dan minimaal gevraagd wordt. Er wordt geen maximumrichtlijn vastgelegd, dus er is geen beperking op het aantal toelaatbare fietsparkeerplaatsen.

Algemeen wordt gesteld dat 1 fietsparkeerplaats gelijk is als een fietsenberging van minstens 1 m². Om het fietsgebruik aan te moedigen moet de fietsenstalling veilig en comfortabel zijn. De inrichting van een fietsparkeerplaats moet dus aan bepaald voorwaarden voldoen.:

1. Overdekt en afgesloten

Om het comfort van de fietser te garanderen dient de fietsenstalling altijd overdekt te zijn. Daarnaast dient de fietsenstalling steeds afgesloten te kunnen worden. De opgang van elektrische fietsen, speedpedelecs en bakfietsen zorgen er voor dat fietsen steeds duurder zijn. Bijgevolg dienen de fietsstalplaatsen die nodig zijn cfr. de fietsrichtlijnen allen overdekt te zijn en afgesloten te kunnen worden. Het bijkomend voorzien van fietsstalplaatsen voor bezoekers kan in open lucht.

2. Meergezinswoning: op maaiveldniveau en geïntegreerd in hoofdgebouw

De gestalde fiets moet vlotter te bereiken zijn dan de geparkeerde auto, om het fietsgebruik aan te moedigen. De fietsstalplaats dient daarom op maaiveldniveau ingericht te worden. Hierdoor dient de helling van de parkeergarage niet genomen te worden. De fietsstalplaats dient in het hoofdgebouw geïntegreerd worden zodat het steeds op korte afstand van de circulatieruimte bereikbaar is.

3. Grondgebonden woning: toegankelijke fietsstalplaats

De fietsenberging dient gemakkelijk toegankelijk te zijn. De fietsenberging kan geïntegreerd zijn in de woning of ingericht zijn in een woningbijgebouw. Een woningbijgebouw bij een open of halfopen bebouwing is gemakkelijk toegankelijk. Bij een rijwoning dient het woningbijgebouw toegankelijk gemaakt te worden via de tuin (bvb. via een kruiwagenpad).

4. Ruimte voor buitenmaatse fietsen

De opgang van bakfietsen, cargofietsen en fietskarren zorgt er voor dat ook de fietsberging moet aangepast zijn. Per 10 fietsstalplaatsen moet minstens 2 fietsstalplaats zijn voor buitenmaatse fietsen.

5. Oplaadpunt voor fietsers

Elektrische fietsen nemen een steeds groter aandeel in binnen de verkoop van fietsen. Niet elke batterij is afneembaar bij fietsen. Bijgevolg moet per 10 fietsstalplaatsen minstens 2 oplaadpunt voor fietsen aanwezig zijn.

8 INRICHTING AUTOSTAANPLAATSEN

8.1 UITGANGSSITUATIE

Zoals de fietsparkeerrichtlijn, zorgt een autoparkeerrichtlijn voor passende maatregelen voor de auto's bij woonprojecten. De vervoersmodi duurzamer maken omvat bepaalde maatregelen om het autogebruik te beperken. Dit kan door een flexibel en aanpasbaar autoparkeerrichtlijn te gebruiken, zonder impact op de parkeerdruk op de openbare ruimte te veroorzaken.

8.2 INRICHTING AUTOPARKEERPLAATSEN EN PARKEERGARAGES

Voor auto's wordt naast een minimumrichtlijn ook een maximumrichtlijn vastgelegd. Dit is noodzakelijk om ruimte efficiënt te kunnen gebruiken. Het volstaat niet om het gevraagd aantal parkeerplaatsen op plan in te tekenen. De inrichting van de parking of parkeergarage moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Volgende algemene richtlijnen dienen in acht genomen te worden.

De parking moet comfortabel ingericht zijn zodat de parking vlot bruikbaar is. Is dit niet het geval, zal de parking niet optimaal benut worden waardoor de auto's toch op straat terecht komen. De Nederlandse NEN 2443-norm omtrent 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' is een goede leidraad voor het comfortabel inrichten van parkings.

- o De minimale afmetingen van parkeerplaatsen bedragen:

	personenauto	mindervaliden
Haaks en hoekparkeren	4,50 m x 2,40 m	5 m x 3,50 m
Langsparkeren	6 m x 2,50 m	6 m x 3,50 m

- o De breedte van de rijbaan t.h.v. haaks parkeren is minimaal 5,65 m. bij eenrichtingsverkeer en 6 m bij tweerichtingsverkeer. De breedte van de rijbaan t.h.v. schuin parkeren dient minimaal 4 m te zijn.
- o Het hellingpercentage bij rijbanen van een niet-openbare parkeergarage bedraagt maximum 20%. Dit is ook nog afhankelijk van het te overbruggen hoogteverschil, de beschikbare horizontale lengte, of het een rijbaan of een parkeeweg betreft, en het gebruikersprofiel van de parkeervoorziening.
- o In bochten moet de minimale breedte van een rijbaan worden vergroot met een minimale bochtverbreding van 0,50 m horizontale speling tussen de personenauto en de constructie of andere fysieke obstakels.
- o Niet-overdekte parkeerplaatsen dienen met waterdoorlatende verharding en fundering aangelegd te worden.

Daarnaast worden specifieke richtlijnen geformuleerd voor meergezinswoningen en grondgebonden woningen.

8.2.1 Meergezinswoningen

Bij meergezinswoningen wordt een grote druk gelegd op het bouwperceel. In veel gevallen wordt het volledige perceel bebouwd en verhard. Heel wat bebouwing en verharding wordt veroorzaakt in het opvangen van de parkeerbehoefte. Het is wenselijk via de parkeerrichtlijn een aantal voorwaarden op te leggen om tot een betere kwaliteit te komen.

1. Bij het bouwen van 8 of meer woonentiteiten in een meergezinswoning binnen een project dient het parkeren ondergronds opgevangen te worden. Hierdoor wordt de ruimte ondergronds benut. De ondergrondse kelder kan indien nodig groter zijn dan de footprint van de bebouwing. Dit resulteert een beperktere bebouwde of verharde ruimte op maaiveldniveau die ingezet kan worden voor groenaanleg.
2. Het parkeren voor bezoekers (0,1 pp/woonentiteit) wordt bij voorkeur bovengronds opgevangen. De eventuele deelwageningenparking wordt verplicht bovengronds opgevangen. De deelwageningenparking dient zichtbaar te zijn vanaf het openbaar domein en gemakkelijk toegankelijk. Hierdoor is er niet enkel gebruik mogelijk door het project maar ook door de buurt.
3. Minstens 10% van de ondergrondse parkeerplaatsen moeten voorzien zijn van een elektrisch oplaadpunt.

Deze richtlijnen moet er voor zorgen dat er meer ruimtelijke kwaliteit ontstaat bij nieuwe projecten.

8.2.2 Grondgebonden woningen

Het gaat hierbij om nieuwbouwprojecten van minstens 3 woonegelegenheden. Bij dergelijke nieuwbouwprojecten wordt dikwijls ook nieuwe wegenis aangelegd. Momenteel kiezen projectontwikkelaars meestal om parkeerplaatsen op het woonperceel aan te leggen. Dit kan door een inpandige garage te voorzien of een carport. In een aantal gevallen worden parkeerplaatsen ook gebundeld. Het is wenselijk aan de hand van een aantal richtlijnen meer uniformiteit en kwaliteit te creëren.

1. Inpandige garages in het hoofdvolume van een nieuwe ééngezinswoning worden niet gerekend in de parkeerrichtlijn. Deze garages worden meestal gebruikt als een fietsenberging/wasplaats. Hierdoor komt de wagen op straat terecht.
2. Indien een overdekte autostaanplaats op het woonperceel wordt voorzien, dient deze op minstens 5,5 m van de rooilijn ingeplant worden. Hierdoor kan voor de autostaanplaats nog een oprit voorzien worden waar een wagen kan gestald worden.
3. Bij een woonproject moeten voldoende publieke parkeerplaatsen voorzien worden. Deze kunnen ingezet worden voor bezoekers maar ook eventueel voor een tweede wagen. Volgend aantal publieke parkeerplaatsen moeten voorzien worden:
Berekende parkeernorm per woonentiteit – 1 per woonentiteit
Als bijvoorbeeld 1,4 parkeerplaatsen per woonentiteit moeten voorzien worden, dan moet 0,4 parkeerplaatsen per woonentiteit publiek zijn. Ook indien op het eigen perceel 2 parkeerplaatsen zijn, dan nog moet 0,4 publieke parkeerplaatsen per woonentiteit aangelegd worden. Dit moet projectontwikkelaars stimuleren om meer publieke parkeerplaatsen aan te leggen i.p.v. private parkeerplaatsen. Meer publieke parkeerplaatsen zorgen immers voor meer dubbel gebruik en een beperking van de verharde oppervlakte.
4. Publieke parkeerplaatsen dienen gebundeld te worden in parkeerhavens verspreid over het project. Langsparkeren wordt hierbij niet meegerekend. Dit moet toelaten auto's te concentreren en niet te spreiden in het straatbeeld.
5. Bij 10% van de publieke parkeerplaatsen moet een laadpaal voorzien worden. Dit moet toelaten dat bezoekers of bewoners die geen autostaanplaats hebben een elektrische auto kunnen opladen.

Het parkeren bepaalt dikwijls de beeldkwaliteit van een woonwijk. Bovenvermelde principes moeten er voor zorgen dat er een betere ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt.

9 SAMENVATTING

9.1 BEREKENING AANTAL PARKEERPLAATSEN

Ligging	Binnen afbakening stedelijk gebied (= kern Zwevegem)		Buitengebied + landelijke kernen	
	Fietsnorm	Autonorm	Fietsnorm	Autonorm
Per woonentiteit	Min. 2,5 pp	1,2-1,5 pp	Min. 2,5 pp	1,3-1,6 pp
Meergezinswoning	Min. 2,5 pp	1,4-1,7 pp	Min. 2,5 pp	1,5-1,8 pp
Grondgebonden woning	Min. 2,5 pp	Min. 1,0 pp	Min. 2,5 pp	Min. 1,0 pp
Sociale woonentiteit				
Flexibele normen				
Ligging t.o.v. fietsnetwerk	<p><u>Norm</u> min 0,2 pp per woonentiteit bij een ligging op minder dan 400 m fietsafstand van een fietssnelweg.</p> <p><u>Voorwaarden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Er dienen min. 3 fietsstalplaatsen i.p.v. 2,5 fietsstalplaatsen per woonentiteit voorzien te worden. • De ontsluiting van de fietsers binnen het project dient kwalitatief te gebeuren en gericht zijn op het omliggende fietsnetwerk (o.a. fietssnelwegen). 			
Ligging t.o.v. kernnet openbaar vervoer	<p><u>Norm</u> min 0,1 pp per woonentiteit bij een ligging op minder dan 200 m wandelafstand van bushalte bij een kernnet (lijn 91).</p>			
Nabijheid publieke parking	<p><u>Norm</u> min 0,1 pp per woonentiteit bij een ligging op minder dan 200 m wandelafstand van een publieke parking met meer dan 50 parkeerplaatsen.</p>			
Deelwagens	<p><u>Norm</u> 1 deelwagen vervangt 6 private parkeerplaatsen. Bij project vanaf 50 woonentiteiten moet verplicht min. één deelwagen ingezet worden.</p>			

	<p><u>Voorwaarden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • De parkeerplaatsen voor deelmobiliteit dienen, zoals de bezoekersparkeerplaatsen, ten alle tijden toegankelijk te blijven. Deze kunnen dus niet in of achter een gebouw voorzien worden, • Het gebruik van deelauto's mag er niet toe leiden dat de parkeernorm daalt onder de 1 private parkeerplaats per woontiteit. • Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet er voor de eerste deelwaggen een wederzijdse intentie tot samenwerking voorzien worden met een aanbieder van deelauto's.
--	---

9.2 INRICHTINGSPRINCIPES PARKEERPLAATSEN

Fietsen	
Meergezinswoning	<ol style="list-style-type: none"> 1. Een fietsstalplaats dient steeds overdekt en afgesloten te zijn 2. Een fietsstalling dient steeds op maaiveldniveau en geïntegreerd in hoofdgebouw ingericht te worden. 3. Per 10 fietsstalplaatsen moet minstens 2 fietsstalplaats zijn voor buitenmaatse fietsen. 4. Per 10 fietsstalplaatsen moet minstens 2 oplaadpunt voor fietsen aanwezig zijn.
Grondgebonden woning	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grondgebonden woning: de fietsenberging dient steeds gemakkelijk toegankelijk te zijn, ook bij rijwoningen.
Auto's	
Meergezinswoning	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bij het bouwen van 8 of meer woontiteiten in een meergezinswoning dient het parkeren ondergronds opgevangen te worden. 2. Het parkeren voor bezoekers (0,1 pp/woontiteit) wordt bij voorkeur bovengronds opgevangen. De eventuele deelwaggenparking wordt verplicht bovengronds opgevangen. 3. Minstens 10% van de parkeerplaatsen moeten voorzien zijn van een elektrisch oplaadpunt.
Grondgebonden woningen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inpandige garages in het hoofdvolume van een nieuwe ééngewinswoning worden niet gerekend in de parkeerrichtlijn. 2. Indien een overdekte autostaanplaats op het woonperceel wordt voorzien, dient deze op minstens 5,5 m van de rooilijn ingeplant worden. 3. Volgend aantal publieke parkeerplaatsen moeten voorzien worden in een woonproject: <i>Berekende parkeernorm per woontiteit – 1 per woontiteit</i> 4. Publieke parkeerplaatsen dienen gebundeld te worden in parkeerhavens verspreid over het project. Langsparkeren wordt hierbij niet meegerekend. 5. Bij 10% van de publieke parkeerplaatsen moet een elektrisch laadpunt voorzien worden.