



college van burgemeester en schepenen

Zitting van 27 maart 2015

Besluit

GOEDGEKEURD

A-punten

stadsontwikkeling

Samenstelling

De heer Bart De Wever, burgemeester

De heer Koen Kennis, schepenen; de heer Philip Heylen, schepenen; de heer Ludo Van Campenhout, schepenen; de heer Claude Marinower, schepenen; de heer Marc Van Peel, schepenen; de heer Rob Van de Velde, schepenen; mevrouw Nabilla Ait Daoud, schepenen; de heer Fons Duchateau, schepenen

De heer Roel Verhaert, stadssecretaris

Iedereen aanwezig

HD 2 2015_CBS_02614 Beleidsrichtlijn Parkeren - Berekening parkeerbehoefte bij nieuwbouw, vernieuwbouw met uitbreiding en functiewijzigingen - Goedkeuring

Motivering

Gekoppelde besluiten

- 2014_GR_00377 - Stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode'. Herziening - Definitieve vaststelling - Goedkeuring
- 2014_CBS_10147 - Stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode'. - Goedkeuring. - Kennisneming
- 2014_GR_00972 - Gemeentelijke fiscaliteit - Belastingreglement ontbrekende autostal- en /of autoparkeerplaatsen 2015-2019 - Goedkeuring
- 2015_GR_00113 - Mobiliteitsplan - Verbreden en verdiepen - Goedkeuring
- 2014_CBS_11961 - Aanwending financiële middelen compensatieregeling parkeren - Principebeslissing - Goedkeuring

Aanleiding en context

In een groeiende stad met beperkte beschikbare ruimte is het optimaliseren van het parkeeraanbod noodzakelijk. In het streven naar een voldoende en evenwichtig aanbod moeten alle betrokkenen (eigenaars, ontwikkelaars en overheid) hun verantwoordelijkheid opnemen, ook op het vlak van de realisatiekosten.

Een eerste stap naar een ruim aanbod off-street parkeervoorzieningen is volgens het mobiliteitsplan de uitwerking van een verordenend kader in de bouwcode, waarbij nieuwbouw, vernieuwbouw met uitbreiding en functiewijziging een structureel aanbod aan parkeerplaatsen wordt opgelegd.

De gemeenteraad stelde op 28 april 2014 (jaarnummer 377) de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode' definitief vast. Op 9 oktober 2014 keurde de deputatie van de provincie Antwerpen deze verordening goed. De verordening trad in werking op 25 oktober 2014, zoals gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad (C-2014/36568).

In de nieuwe bouwcode wordt veel aandacht besteed aan het voldoende voorzien van



parkeergelegenheid zowel voor auto's als voor fietsers. In artikel 30§1 bouwcode worden deze parkeernormen bepaald (op basis van de CROW-normen, zoals in het bestuursakkoord is opgenomen).

In het 3^o deel van artikel 30§1 wordt een compensatieregeling aangekondigd indien deze parkeernorm niet gehaald kan worden. Door het opleggen van autoparkeernormen in de bouwcode wenst de stad Antwerpen te vermijden dat de parkeerbehoefte van een bouwproject op de gemeenschap wordt afgewenteld, bijvoorbeeld door te parkeren op het openbare domein of door de nood aan nieuwe parkings, aangelegd door de stad, te verhogen.

Indien een bouwproject zijn autoparkeerbehoefte zelf niet kan opvangen of indien het maatschappelijk beter wordt geacht om dit niet in het bouwproject zelf te doen, zorgt de belasting voor een eerlijke compensatie.

Enerzijds levert elke bouwheer op deze manier zijn bijdrage en wordt voor elk gelijkaardig bouwproject eenzelfde inspanning gevraagd (zelf bouwen of compenseren). Anderzijds zorgt de belasting voor middelen voor de stad Antwerpen om de parkeerdruk op te vangen of deze te vermijden. De middelen kunnen zo bijvoorbeeld later ingezet worden voor de bouw of aankoop van buurtstallingen of buurtparkings/buurtparkeerplaatsen.

Om de compensatieregeling in praktijk te kunnen toepassen, is een belastingreglement nodig en intussen goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 15 december 2014 (jaarnummer 972). De belasting is van toepassing op elke stedenbouwkundige vergunning die aangevraagd werd na inwerkingtreding van de nieuwe bouwcode op 25 oktober 2014 en afgeleverd vanaf 1 januari 2015.

Door ruimtelijk beperkingen wordt er nu geen parkeerbehoefte vastgesteld voor woningen die niet vallen onder artikel 30§1 (woningen smaller dan 8,00 meter) en bijgevolg evenmin een compensatieregeling. De parkeerbehoefte is echter niet afhankelijk van deze ruimtelijke beperking, en wordt door elke bouwaanvraag gegenereerd.

Argumentatie

In het nieuwe mobiliteitsplan van de stad Antwerpen (goedgekeurd door de gemeenteraad op 2 maart 2015, jaarnummer 113) wordt uitgegaan van het (maximaal) behoud van het aantal parkeerplaatsen. Optimale benutting en gedeeld gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen zijn een must. In de mate dat bestemmingsparkeerplaatsen in pandig kunnen worden verankerd, komen plaatsen op het openbaar domein vrij voor bezoekers, economisch verkeer, laden en lossen, terrassen, uitstallingen, groen, enzovoort. Het aanbod in pandig parkeren of off-street parkeren moet dus drastisch omhoog.

Een eerste stap naar een ruimer aanbod aan off-street parkeervoorzieningen is de uitwerking van een verordenend kader in de bouwcode, waarbij bij nieuwbouw- en herbouwprojecten een structureel aanbod aan parkeerplaatsen wordt opgelegd. Om de parkeerdruk op straat niet verder te verhogen, organiseren we daardoor het parkeren maximaal op 'eigen terrein' waar het kan, het zogenaamde POET-principe (Parkeren Op Eigen Terrein). Hierbij wordt uitgegaan van de CROW-kengetallen. Deze zitten intussen verankerd in de bouwcode waardoor de parkeerbehoefte van elk project kan berekend worden. Want iedereen die bouwt of verbouwt in Antwerpen, of het nu voor wonen, winkelen, werken, is, genereert een parkeerbehoefte.

De bouwcode legt sinds de bekrachtiging die parkeernormen voor auto's op, gedifferentieerd volgens de functie van het gebouw en de ligging ervan. Door ruimtelijk beperkingen wordt er nu echter geen parkeerbehoefte vastgesteld voor woningen die niet vallen onder artikel 30§1 (woningen smaller dan 8,00 meter).

De parkeerbehoefte is echter niet afhankelijk van deze ruimtelijke beperking en wordt door elke bouwaanvraag gegenereerd.

Het stadsbestuur wil die parkeerbehoefte nu stadsbreed vastleggen op basis van reeds uitgestippeld beleid in de bouwcode. Wat in de bouwcode reeds werd bepaald rond parkeernormen (artikel 30§1 2°), zal voortaan in Antwerpen gelden voor elke bouwaanvraag van nieuwbouw, vernieuwbouw met uitbreiding en functiewijziging, dus ook voor ontwikkelingen die niet vallen onder artikel 30§1.

Hierdoor worden de parkeernormen uit de bouwcode de facto de algemene beleidslijn voor bouwen, verbouwen en vermeerderen en functiewijzigingen in Antwerpen die voor elke bouwinitiatief eenduidig de parkeerbehoeften vastleggen. Wie niet conform deze parkeerbeleidslijn op het eigen terrein voorziet in de berekende parkeerfaciliteiten, dient hiervoor een compensatie te betalen.

Deze principes worden uitgewerkt in de parkeerbeleidslijn die aan het college wordt voorgelegd als (interne) beleidsrichtlijn. Elke stedenbouwkundige aanvraag zal voortaan een parkeerparagraaf krijgen waarin de (absolute) parkeerbehoefte wordt berekend volgens een eenduidige (stadsbrede) norm. Dit aantal parkeerplaatsen kan enkel in drie (3) welomschreven gevallen bijgesteld worden. De parkeerbehoefte, met of zonder bijstelling, noemen we de werkelijke parkeerbehoefte. Elke stedenbouwkundige vergunning definieert op haar beurt het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen. Het verschil tussen beide zal de compensatie bepalen volgens het belastingsreglement op ontbrekende autostal- en/of autoparkeerplaatsen.

Financiële gevolgen

Nee

Strategisch kader

Dit besluit past in de realisatie van:

Doelstellingen/projecten:

- 3 - Mobiele stad
 - 1SMB02 - Stad en haven zijn bereikbaar, (verkeers)leefbaar en verkeersveilig

Besluit

Artikel 1

Het college keurt de 'Beleidsrichtlijn Parkeren – Berekening parkeerbehoefte bij nieuwbouw, vernieuwbouw met uitbreiding en functiewijzigingen' goed en beslist deze beleidslijn te laten ingaan vanaf 24 april 2015.

Artikel 2

Dit besluit heeft in principe geen financiële gevolgen.

Bijlagen

1. Bijlage bij dit besluit:20150325_Beleidsrichtlijn_Parkeren.pdf
2. Bijlage bij dit besluit:20150325_nota_verwerkenparkeervraagstuk_SV.pdf

Beleidsrichtslijn Parkeren – Berekening parkeerbehoefte bij nieuwbouw, vernieuwbouw met uitbreiding en functiewijzigingen

Art 1 Parkeer en stallingsbehoefte

1.1 De Parkeer en stallingsbehoefte dient berekend te worden in volgende gevallen:

- Bij woonfunctie: indien het een nieuwbouw, een herbouw en/of een verbouwing betreft. Dit enkel op de vermeerdering van het aantal wooneenheden ten opzichte van de bestaande en vergunde of vergund geachte situatie betreft.

Indien een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor enkel een vermeerdering van het aantal wooneenheden dienen enkel de bijkomende wooneenheden voor de berekening van de autostal- en autoparkeerbehoefte in rekening worden gebracht;

- Bij functies anders dan wonen: indien het een nieuwbouw, een herbouw en/of een volume-uitbreidingen betreft. Dit ten opzichte van de bestaande en vergunde of vergund geachte situatie betreft.

Indien een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor een volume-uitbreiding of functiewijziging dient enkel de oppervlakte die wordt toegevoegd of van functie wordt gewijzigd in rekening te worden gebracht voor de berekening van de autostal- en autoparkeerbehoefte.

1.2 De Parkeer- en stallingsbehoefte wordt bepaald aan de hand van onderstaande:

1.2.1 Tabel per type en grote van functie:

	centrumgebied	centrumschil	overig gebied	aandeel bezoekers per functie (inbegrepen in norm)
Woonproject met maximaal 5 wooneenheden	1 per woning	1 per woning	1 per woning	0,3
Woon- of gemengd project met meer dan 5 wooneenheden: - woningen > 90m ² - woningen (60m ² t/m 90 m ²) - woningen < 60m ²	1,35 / woning 1,2 / woning 1,05 / woning	1,55 / woning 1,35 / woning 1,1 / woning	1,8 / woning 1,55 / woning 1,25 / woning	0,3
Sociale koopwoning	1 / woning	1 / woning	1 / woning	0,3
Sociale huurwoning	0,6-0,9 / woning	0,6-0,9 / woning	0,75-0,9 / woning	0,3
Kamerwoning / studentenkamer	0,15 / kamer	0,25 / kamer	0,25 / kamer	0,2
Assistentiewoning	0,4 / kamer	0,8 / kamer	0,8 / kamer	0,3

Woonzorgcentrum	0,6 / wooneenheid	0,6 / wooneenheid	0,6 / wooneenheid	60%
Kantoor niet in stationsomgeving	1,10 / 100m ² bvo	1,55 / 100m ² bvo	1,65 / 100m ² bvo	5%
Kantoor in stationsomgeving	- A'pen-Centraal: 0,6 / 100 m ² - A'pen-Berchem: 0,8 / 100m ² - A'pen-Zuid: 1 / 100m ²			5%
Detailhandel (< 500m ² bvo)	op maat	op maat	op maat	89%
Detailhandel (500m ² bvo t/m 1.500m ² bvo)	3,3 / 100 m ² bvo	4,3 / 100m ² bvo	4,7 / 100m ² bvo	94%
Detailhandel (> 1.500m ² bvo)	4,7 / 100m ² bvo	5,3 / 100m ² bvo	6,0 / 100m ² bvo	84%
horeca	op maat	op maat	op maat	hotel 74% restaurant 80% café 90%
Crèche (> 500m ² bvo)	0,6 / 100m ² bvo	0,7 / 100m ² bvo	0,9 / 100m ² bvo	95%
Basisonderwijs	0,75 / leslokaal	0,75 / leslokaal	0,75 / leslokaal	
Secundair onderwijs	3,3 / 100 leerlingen	4,0 / 100 leerlingen	4,3 / 100 leerlingen	11%
Hoger onderwijs	op maat	op maat	op maat	hogeschool 72%
Volwassenenonderwijs	op maat	op maat	op maat	95%
Sporthal	1,45 / 100m ² bvo	2,0 / 100m ² bvo	2,65 / 100m ² bvo	96%
Andere functies	Op maat	Op maat	Op maat	

(*BVO = bruto-vloeroppervlakte)

Er wordt afgerond naar beneden indien het cijfer na de komma lager is dan 0,50. Er wordt afgerond naar boven indien het cijfer na de komma groter of gelijk is aan 0,50.

1.2.2 Bijstelling van de parkeer- en stallingsbehoefte

a. Voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen kan naar aanleiding van een gemotiveerd verzoek de vergunningverlenende overheid bijstellingen toestaan op parkeer- en stallingsbehoefte zoals vermeld in bovenstaande tabel.

b. Voor eengezinswoningen wordt de parkeer- en stallingsbehoefte verminderd met de waarde zoals opgenomen in de eerste rij van bovenstaande tabel.

Dit geldt tevens voor eengezinswoningen die boven winkelpanden ingericht worden.

Doch, indien de stallings- en parkeerbehoefte gerealiseerd kan worden (wordt bekeken binnen de vergunningsbeoordeling) vervalt deze vermindering. De realisatie dient dan te gebeuren

c. Indien bestaande gebouwen (enkel voor bestaande en vergunde of vergund geachte gebouwen en functies) met bijhorende parkeerbehoefte en gerealiseerde plaatsen, volledig wordt afgebroken en vervangen wordt door een nieuw en/of herbouwd met daarin een gelijk of deels gelijk programma, mag de parkeerbehoefte van de behouden functies in mindering gebracht worden in de parkeerbehoefteberekening (op de voorliggende aanvraag) conform bovenstaande tabel.

Deze bijstelling van de stallings- en parkeerbehoefte vervalt geheel of gedeeltelijk indien de parkeer- en stallingsplaatsen geheel of gedeeltelijk fysiek gerealiseerd kunnen worden. Deze beoordeling zal bekeken worden binnen de vergunningsbeoordeling.

Art 2 Wettelijke regeling compensatie:

Indien de autostal- en autoparkeerbehoefte zoals opgelegd in artikel 1 - 1.2 niet gerealiseerd kan worden, moet per niet-gerealiseerde autostal- en/of autoparkeerplaats hiervoor een financiële compensatie betaald worden.