

Auteur: Sven Maerivoet
Laatste wijziging: 7 mei 2008

Standpunten TML “Peeters & Pichal over parkeerproblematieken nav. Middelkerke”

Middelkerke:

- De bewoners van Middelkerke kampen reeds met de ongemakken.
- Het lijkt alsof nu hun “laatste hoop” weggenomen wordt.
- Echter, met het invoeren van de bewonerskaarten blijft het probleem: er is dan wel het recht op EEN parkeerplaats, maar niet de garantie dat die dan ook daadwerkelijk (vlakbij) beschikbaar is.

Katarakt-hype/-effect en problematiek:

- Illustreren.
- Zoiets kan je als gemeente / stad moeilijk voorzien.
- In eerste instantie heb je eigenlijk pech.
- Overlast van overal geparkeerde voertuigen die het straatbeeld ontsieren.
- Men kan er wel iets aan proberen te doen zoals het gemeentebestuur van Heers deed: blauwe zones met beperkte parkeerduur in het centrum, een verwijssysteem naar een extra parking buiten het centrum.
- Het biedt voor de stad wel commerciële en economische uitdagingen en kansen.

Zoekend verkeer:

- Een stad of dorp is niet zoals een autosnelweg; er zijn veel smalle straatjes, vaak maar 1 rijstrook per rijrichting, inhalen is bijna onmogelijk.
- Men wilt vlakbij de deur van de bestemming staan.
- Dit maakt dat men vaak rond rijdt tot men een geschikt plekje vindt.
- Dit leidt tot veel zoekend verkeer, files, mensen die geënerveerd raken, uitstoot van schadelijke gassen, ...

Ondergrondse en dure parkings:

- Mensen ervaren de parkeerjungle op straat als visuele hinder.
 - Bij herinrichting van het straatbeeld merk je dat hiermee rekening wordt gehouden.
 - De auto's worden verbannen naar privé of ondergrondse parkings.
 - Ondergrondse parkings bouwen is een dure aangelegenheid, dus zonder investeringen zal de parkeerder dit uit eigen portemonnee moeten betalen.
 - Dit is niet wat men verwacht: ondergronds parkeren is duurder dan bovengronds, ook al sta je uit het zicht.
 - Het verlagen van de prijzen is hier een must; een aanzet hiertoe werd gegeven door de Stad Antwerpen die de nieuwe parkeermaatregelen in haar binnenstad oplegt.
-
- Ook bedrijven ontdekken dat het geven van fietspremies of het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer vaak veel goedkoper is dan expliciete parkeerplaatsen te voorzien of zelfs te bouwen.
 - In Brussel wilt men daar al vanuit het gewest een stap toe zetten, door bedrijven een maximum aantal parkeerplaatsen op te leggen.
-
- Als je bv. het parkeren in het centrum ontraadt, dan geef je als alternatief bv. randparkings op.
 - Hierbij dient wel een maatregel nooit opzichzelf staand te worden toegepast.
 - Er is dus een uitgewerkt systeem nodig.
 - Dit leidt tot een goed uitgebouwd netwerk van het openbaar vervoer, dit om de bereikbaarheid vlot en efficiënt te garanderen.

We geven de auto niet zo graag op:

- Koning auto: we spenderen een aanzienlijk deel van onze tijd in de auto, in de files, daar kiezen we ook in veel gevallen ook voor.
- Het is een kwestie van luxe: we willen de auto op 20 meter van de bestemming parkeren ZONDER over te stappen op fiets, bus, tram, ...
- De afweging tussen in je eigen auto zitten en op jezelf naar muziek luisteren, al dan niet met file, of een overvolle trein ruikend naar het zweet.

Bewonerskaarten:

- *Waarom geen bewonerskaart?*
- Men kiest om op een bepaalde plaats te gaan wonen, bv. een appartementsblok.
- Soms kan men kiezen voor een eigen parking.
- Indien dat niet het geval is, dan is men aangewezen op op-sstraat parkeren.
- In een druk centrum, met 10 tot 20 gezinnen in een appartementsblok, lopen de parkeerbehoeftes sterk op. De mensen kiezen er ook voor om daar te gaan wonen, met of zonder eigen parking.
- Wie een huis bouwt of koopt, maakt ook de afweging “Heb ik een eigen garage of niet?”.
- Zolang er (gratis) plaatsen op straat zijn, voelt niemand zich hiertoe geneigd.
- **Na een plaatstekort ontstaat meestal vanzelf betalend parkeren (wat duurder wordt indien er meer vraag naar parkeerplaatsen komt). Dit is een systeem dat zichzelf organiseert: mensen zijn creatief en passen zich aan, zo ook in Middelkerke.**
- **Het is niet omdat je nu eenmaal ergens woont dat je het recht hebt om een vrije parkeerplaats aan de straat op te eisen.**
- In Zwitserse gemeenten is het bv. zo dat de overheid iedere autobezitter verplicht tot een garage buiten de openbare weg. Indien dat niet het geval is, dan wordt hem een kost aangerekend voor het in gebruik nemen van een plaats op de openbare weg.
- ➔ Hoedanook, overleg en duidelijke communicatie zijn cruciaal, waarbij de verschillende belanghebbende partijen worden geraadpleegd.

- Gent: 21.000 bewonerskaarten, 730 met een tweede bewonerskaart. In Vlaanderen heeft van de huishoudens:
 - 14% geen auto,
 - 59% 1 auto,
 - 24% 2 auto's
 - en 3% 2 auto's.

- Mensen hebben uiteenlopende motieven: werken, winkelen, kinderen naar school brengen, vrijetijd, ...
- Men wilt altijd vlakbij de deur van de bestemming staan.
- Eigenlijk hebben we verschillende parkeerplaatsen nodig, op al onze bestemmingen.
- Een aanzienlijk deel van de grondoppervlakte wordt ingenomen door parkeerplaatsen (e.g., 125.000 voetbalvelden volgens Willy Miermans).
- De grondprijs is duur!

Verschillende belanghebbende partijen:

- Steden en gemeentes.
- Privé bedrijven.
- Handelaars en leveranciers.
- Bezoekers / toeristen.
- Bewoners.

Je kan niet iedereen tevreden tegelijk stellen, het hangt er vanaf waar de nadruk ligt en hoe de concrete invulling is. Is het een woonwijk ➔ bewoners. Is het een winkelstraat ➔ handelaars en leveranciers.

- Tijd: dagpatronen van het verkeer: wanneer gaan de mensen werken, winkelen, op bezoek, ...?
- Lokaties en capaciteiten van de parkeerplaatsen: waar zijn ze en hoeveel auto's kunnen ze stallen? Randparkings, ondergrondse parkings, straatparkings, privé parkings, ...
- Aard van de parking: langdurig, middellang, korte termijn (blauwe zone met beperkte tijdsduur, betalend parkeren, gratis parkeren).