

# Uitwerking parkeerbeleid Opwijk

Advies

november 2019

TRIDÉE

# TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



## GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met álle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



## GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



## INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.



# Documentbeschrijving

Titel	Uitwerking parkeerbeleid Opwijk
Ondertitel	<b>Advies</b>
Aantal pagina's	21
Pulicatie nummer	1943
Datum	november 2019
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Gemeente Opwijk
Contactpersoon	Mia Van der Straeten

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Centrum van Opwijk</b> .....	<b>6</b>
2.1	Inleiding .....	6
2.2	Parkeertelling .....	6
2.2.1	Onderzoeksgebied en methodiek .....	6
2.2.2	Resultaten tellingen .....	7
2.2.3	Conclusies .....	9
2.3	Invoering bewonersparkeren .....	10
2.3.1	Aantal bewonerskaarten per adres .....	10
2.3.2	Kostprijs bewonerskaart .....	12
2.4	Advies .....	12
2.5	Participatie .....	13
<b>3</b>	<b>Stationsomgeving</b> .....	<b>15</b>
3.1	Inleiding .....	15
3.2	Parkeerdruk door pendelaars .....	15
3.2.1	Parkeertelling .....	15
3.2.2	Advies inzake pendelaars .....	18
3.3	Parkeerdruk door functies .....	18
3.3.1	Mogelijke maatregelen .....	18
3.3.2	In essentie .....	19
3.3.3	Advies .....	20
3.3.4	Participatie .....	20



# 1 Inleiding

---

De aanleiding van voorliggend adviesrapport is het Parkeerbeleidsplan Verkeerscirculatieplan Opwijk-centrum van 2017. Met de realisatie van de parking op de Borchtsite wenst de gemeente nu een volgende stap te zetten.

Het advies handelt over 2 zones: het centrum van Opwijk en de stationsomgeving. De problematieken in beide zones zijn verschillend. Daarom worden ze afzonderlijk behandeld in deze nota.

De basis van het advies zijn de tellingen van 2016, aangevuld met nieuwe tellingen in 2019. De bevindingen werden ook voorgelegd aan de bevolking op een participatieavond per zone. Hun opmerkingen / vragen werden ook opgenomen in dit rapport.

## 2 Centrum van Opwijk

---

### 2.1 Inleiding

In het Parkeerbeleidsplan Verkeerscirculatieplan Opwijk-centrum van 2017 werd voorgesteld om de blauwe zone in het centrum van Opwijk uit te breiden.

Er is momenteel op een aantal plekken in het onderzoeksgebied een blauwe zone en de uitbreiding zou een antwoord moeten bieden aan een aantal problemen die zich toen en nu stellen:

- onleesbaarheid parkeerstructuur
- veel langparkeerders
- ruimtelijke kwaliteit hartje Opwijk
- verkeersveiligheid
- kwaliteit fiets- en voetgangersinfrastructuur.

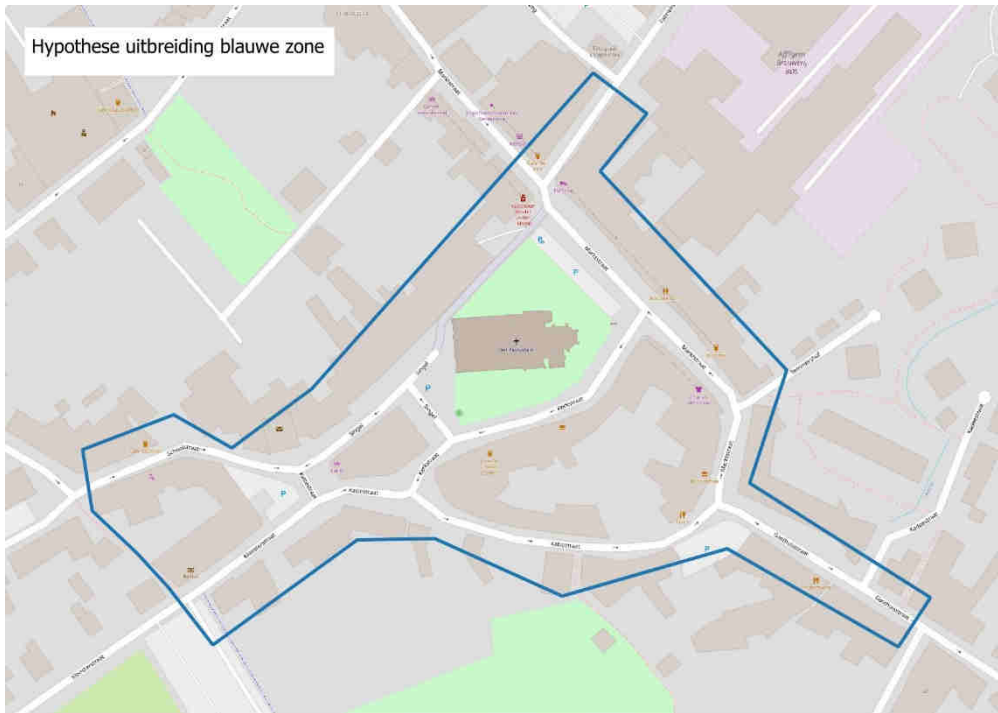
In essentie wordt een blauwe zone ingevoerd om langparkeerders te weren en zo meer plaats te geven aan kortparkeerders. In het centrum van Opwijk zijn de langparkeerders voornamelijk bewoners en werknemers. De kortparkeerders zijn de klanten van de handelszaken en diensten (waaronder het Gemeentelijk Administratief Centrum), de klanten van de horecazaken en tot slot de bezoekers van de bewoners.

### 2.2 Parkeertelling

#### 2.2.1 Onderzoeksgebied en methodiek

##### Onderzoeksgebied

Er werd een hypothese opgesteld van afbakening van de blauwe zone. Het betreft hier alle straten met een bezoekersfunctie. Dit is tevens de afbakening van het onderzoeksgebied.

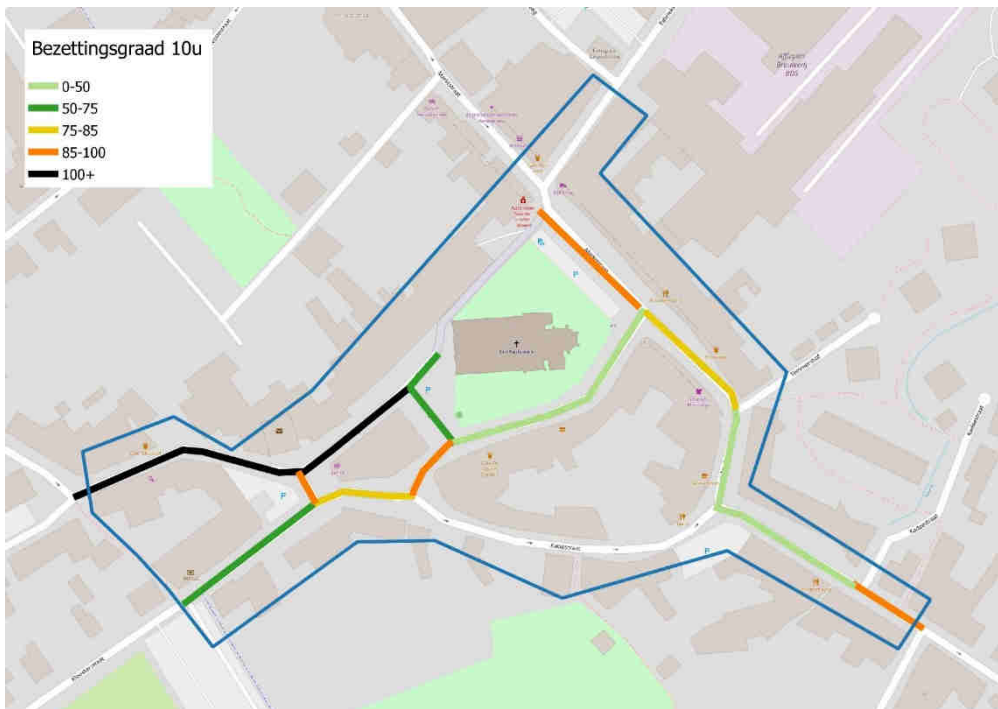


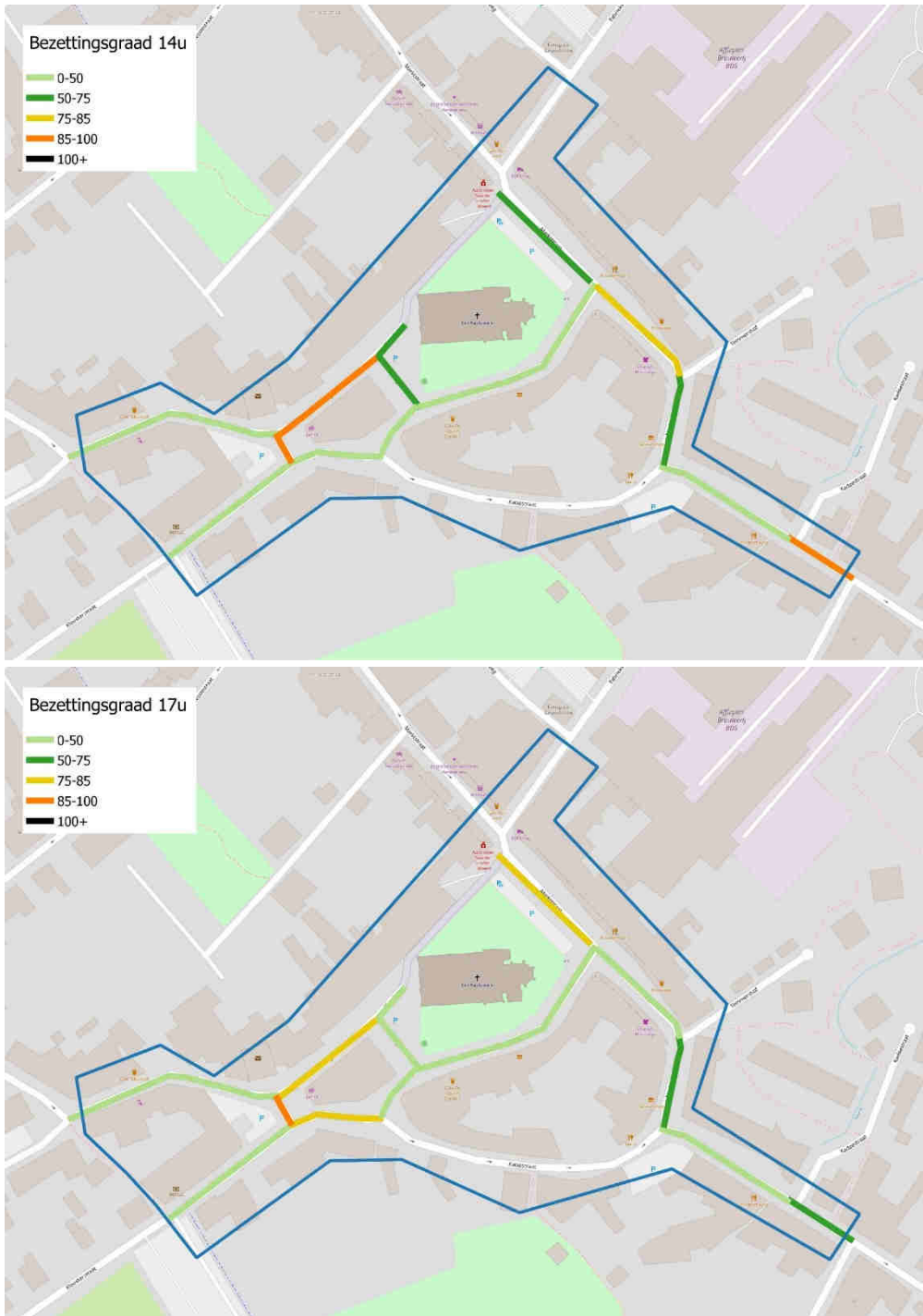
### Methodiek

Er werd een bezettingsgraadonderzoek uitgevoerd op maandag 16/09/2019 om 17u en op dinsdag 17/09/2019 om 10u, 16u en 18u in deze zone. Het resultaat is de bezettingsgraad. Dit is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen ten opzichte van het totaal aantal parkeerplaatsen.

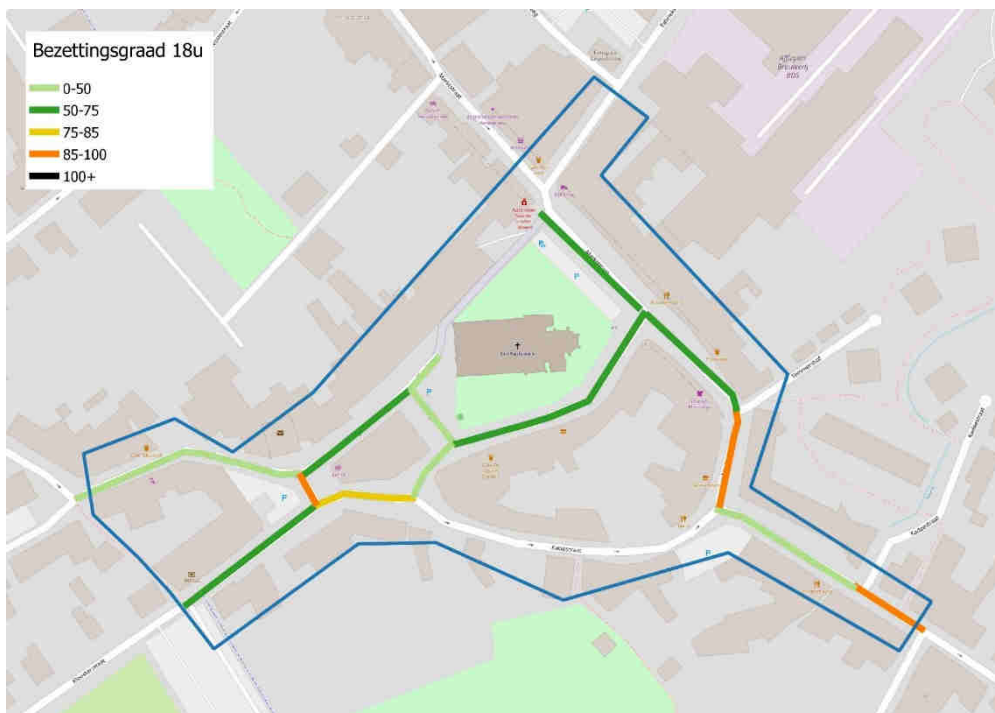
### 2.2.2 Resultaten tellingen

Volgende figuren geven de **bezettingsgraad** weer op de verschillende tijdstippen per wegsegment.









De figuren laten zien dat volgende segmenten veel worden gebruikt op verschillende momenten

- Singel (parking)
- Singel (zijde post)
- Gasthuisstraat
- Marktstraat (voor kerk).

De resultaten op segmentniveau laten de spreiding van de parkeerdruk zien. Belangrijker zijn de bezettingsgraden op zonaal niveau. Als de bezettingsgraad hoger dan 80% is, is het parkeercomfort beperkt en zal er meer parkeerzoekverkeer zijn.

Bezettingsgraad zone	di_10u	di_14u	ma_17	di_18u
	<b>77%</b>	<b>64%</b>	<b>58%</b>	<b>65%</b>

Tabel 1: Bezettingsgraad zone weekdag op basis van tellingen 2019

In 2019 werden geen tellingen op een zaterdag gedaan en de zaterdagtellingen van 2016 waren niet representatief om hieruit conclusies te trekken (vanwege communiefeesten).

### 2.2.3 Conclusies

In de huidige situatie komen de bezettingsgraden op weekdays niet boven 80% uit maar er is ook niet veel marge (vooral in de voormiddag).

**In de toekomst is het waarschijnlijk dat 80%-grens zal worden overschreden.**

Dit komt doordat het aanbod aan parkeerplaatsen waarschijnlijk zal verminderen door de heraanleg van straten. Die heraanleg is noodzakelijk om de andere doelstellingen van de gemeente te bereiken, namelijk de verkeersveiligheid te verhogen en het comfort voor de voetgangers en fietsers te verbeteren. Zo heeft de gemeente een dossier opgestart voor de heraanleg van het kruispunt Singel – Kloosterstraat – Kerkstraat.

Met andere woorden: **wil men de bereikbaarheid van het centrum blijven garanderen** is het aangewezen om de bezettingsgraad onder controle te houden. Dit kan door het aantal langparkeerders te beperken en dus **de blauwe zone uit te breiden**.

## 2.3 Invoering bewonersparkeren

In het onderzoeksgebied zijn er behalve winkels, kantoren en horecazaken ook woningen. De invoering van een blauwe zone zonder ondersteunende maatregelen, zou de woonfunctie in het gedrang kunnen brengen. Daarom werden scenario's met bewonerskaarten afgewogen. Met een bewonerskaart zijn die voertuigen vrijgesteld van de parkeerduurbepanking (standaard maximum 2 uur in een blauwe zone).

### 2.3.1 Aantal bewonerskaarten per adres

De scenario's zijn opgebouwd op het aantal bewonerskaarten per adres met dan nog eens onderscheid of de woning (adres) beschikt over een eigen garage of niet. Het betreft volgende 4 scenario's (tussen haakjes staat de benaming zoals gebruikt ik de hierna volgende tabellen):

- 1 bewonerskaart per adres (1/woning)
- 2 bewonerskaarten per adres (2/woning)
- 1 bewonerskaart per adres zonder garage (1 woning/gelimiteerd)
- 2 bewonerskaarten per adres zonder garage (2 woning/gelimiteerd)

De gemeente heeft een inventaris gemaakt van de woningen met en zonder garage in het onderzoeksgebied om de effecten van deze scenario's in te schatten.

	woning met garage	woning zonder garage	appartement met garage	appartement zonder garage	handelsruimte met appartement met garage	handelsruimte met appartement zonder garage
Gasthuisstraat	3	2	14			1
Kattestraat	4	3		11	2	1
Kerkstraat	0	5		4	1	3
Singel	2	4	5	10	2	2
Schoolstraat	3	3			2	
Kloosterstraat	1	0	1			
Fabriekstraat	1	0		1		
Marktstraat	4	5	29	6	2	8
<b>totaal</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>49</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>15</b>

Tabel 2: Inventaris woningen en private parkeerplaatsen (garages)

Er zijn dus 76 woningen met garage en 69 woningen zonder garage in het onderzoeksgebied.

Op basis van aanwezigheidspercentages werd per scenario berekend hoeveel parkeerplaatsen bezet zouden worden door bewoners op verschillende momenten. Bewoners zijn immers niet altijd thuis. De aanwezigheidspercentages zijn kengetallen op Vlaams niveau die op een tijdstip weergeven hoeveel bewoners er thuis zijn. Volgende tabel geeft weer hoeveel parkeerplaatsen er bezet zullen worden door bewoners en dit voor de 4 scenario's.

	<b>werkdag overdag</b>	<b>werkdag middag</b>	<b>werkdag avond</b>	<b>zaterdag- middag</b>	<b>zaterdag- avond</b>
<i>aanwezigheids- graad</i>	50%	60%	100%	60%	60%
<b>aantal bezette parkeerplaatsen door bewoners</b>					
1/woning	47	56	93	56	56
2/woning	93	112	186	112	112
1/woning gelimi- teerd	33	39	65	39	39
2/woning gelimi- teerd	65	78	130	78	78

Tabel 3: Aantal parkeerplaatsen bezet door bewoners per scenario

Een parkeerplaats bezet door bewoners, kan niet worden gebruikt door bezoekers. Volgende tabel geeft het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers weer in het onderzoeksgebied voor de 4 scenario's (na aftrek van het bewonersparkeren dus). Let wel: het gaat hier over de bestaande toestand en zoals hiervoor reeds vermeld, zal het aanbod aan parkeerplaatsen waarschijnlijk afnemen naar aanleiding van herinrichting van straten.

	<b>werkdag overdag</b>	<b>werkdag middag</b>	<b>werkdag avond</b>	<b>zaterdag- middag</b>	<b>zaterdag- avond</b>
<b>beschikbare plaatsen voor bezoekers</b>					
1/woning	39	24	<b>-34</b>	24	24
2/woning	<b>-34</b>	<b>-63</b>	<b>-179</b>	<b>-63</b>	<b>-63</b>
1/woning gelimi- teerd	77	70	42	70	70
2/woning gelimi- teerd	42	28	<b>-27</b>	28	28

Tabel 4: Aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers per scenario

Een exacte inschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen we niet maken vanwege de verschillende aard van de functies (en de sterke fluctuaties over een dag bekeken). De beoordeling gebeurt dus kwalitatief.

De tabel laat zien dat bij de 2 scenario's waarbij 2 bewonerskaarten per adres worden uitgereikt, er nauwelijks tot geen parkeerplaatsen zouden overblijven. De negatieve waarden zijn fictief: er kan niet (zo veel) meer worden geparkeerd dan er plaatsen beschikbaar zijn (foutparkeren zal wel eens voorkomen maar 27 tot 179 foutparkeerders is onwaarschijnlijk).

In het scenario 1/woning gelimiteerd is het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers het grootst. Dit scenario laat dus het best toe om met minder parkeerplaatsen (om die andere doelstellingen van de gemeente te bereiken) de bereikbaarheid voor bezoekers te garanderen.

### 2.3.2 Kostprijs bewonerskaart

Er zijn steden en gemeenten die een vergoeding vragen voor de uitreiking van een bewonerskaart. Soms is deze progressief in functie van het aantal kaarten. Dit is veel eerder een beleidskeuze dan een onderzoeksvraag. De vergoedingen moeten immers echt hoog liggen om sturend te werken.

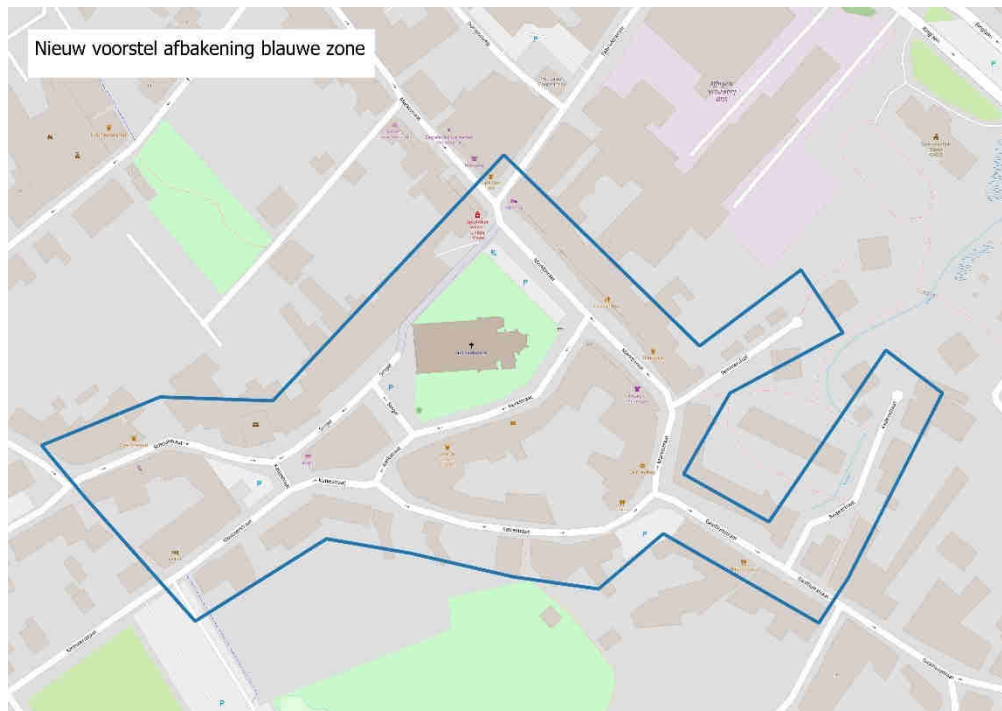
## 2.4 Advies

We adviseren de gemeente om de **blauwe zone uit te breiden**. Op deze manier wordt de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers gegarandeerd.

Het is aan te bevelen om met woonfunctie in dit gebied rekening te houden en voor **de woningen die niet over een garage beschikken** een uitzondering op de blauwe zone te geven door middel van een **bewonerskaart**. Dit scenario laat makkelijker toe om de andere doelstellingen te bereiken: verhogen van de verkeersveiligheid en comfort voor de fietser en de voetganger.

Een blauwe zone laat iedereen toe om er te parkeren. Bewoners zonder bewonerskaart moeten zich wel houden aan de parkeerduurbepanking maar dit geldt vanaf 9u tot 18u. Dus in principe kunnen ze vanaf 16u tot 9u parkeren. Als ze langer willen parkeren, kunnen ze gemakkelijk op de parking van de Borchtsite parkeren.

Wat de **afbakening** betreft, stellen we voor om ook **Kadeestraat en Temmershof** toe te voegen tot de zone. De publieke parkeerplaatsen in dit gebied zullen anders gegeerde plekken worden voor langparkeerders.

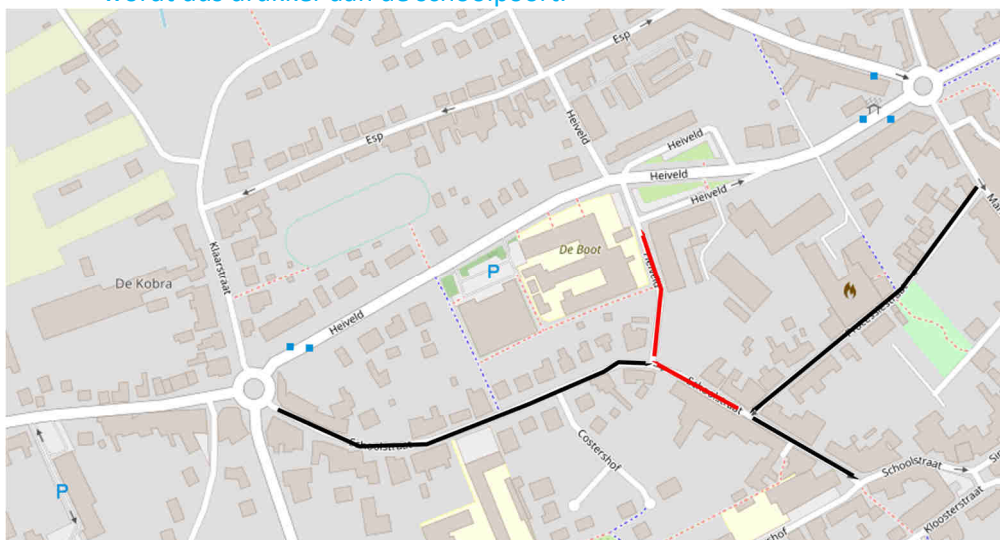


## 2.5 Participatie

Tijdens de participatieavond op dinsdag 15 oktober 2019 werd het onderzoek en het advies voorgelegd aan de bevolking. Er werden verschillende vragen, opmerkingen en suggesties geformuleerd. Hieronder volgt een synthese en een reactie.

Een aantal vragen suggesties en opmerkingen gingen niet over het parkeren of over het onderzoeksgebied.

- circulatie Schoolstraat, voor het uitrijdend verkeer komende van Processiestraat (politie muziekacademie, tekenacademie): voorstel om het deel van Schoolstraat van richting te veranderen tussen Processiestraat en Heiveld. Op die manier zou het verkeer niet meer door het centrum moeten rijden en kan via Heiveld dan weggijden. → dit voorstel heeft grote consequenties:
  - o Dit betekent dat een deel van Heiveld ook enkelrichting moet worden (het verkeer komende van het noorden kan immers aan Schoolstraat geen kant meer op).
  - o Het verkeer van Processiestraat en Schoolstraat is verplicht om via Heiveld weg te rijden en net hier is een school (De Boot) gelegen. Het wordt dus drukker aan de schoolpoort.



- problematiek foutparkeerders bij evenementen, onderbenutting parkings Singel, Borchtsite, Hof ten Hemelrijk → hier moet meer aandacht aan worden besteed bij de planning en communicatie
- Parkeerproblematiek Heiveld (medisch huis, apotheek, school) de schoolbussen nemen parkeerplaatsen in → onderzoeken van een alternatieve locatie om de schoolbussen te bufferen

De vragen of opmerkingen over de studie:

- Een aantal bewoners is tegen de invoering van een blauwe zone met 1 bewonerskaart enkel voor die woningen die geen garage hebben. → dit lijkt ons de enige manier om een gezond evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid voor de bezoekers en bewoners
- Sommige bewoners vragen om de 2de parkeerkaart bijvoorbeeld betalend te maken. → dit enkel zinvol als deze duur genoeg zijn (en dan is er een grote kans dat deze slechts heel beperkt zullen worden aangevraagd en dus een maat voor niets). Als ze te goedkoop worden dan bestaat het risico dat er te veel worden

*uitgereikt en de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers in het gedrang zou komen.*

- Sommige bewoners vinden het aantal overgebleven parkeerplaatsen voldoende ingeval 1 bewonerskaart per woning (ongeacht of ze een garage hebben of niet) of zelfs 2. *→ Dit lijkt nu misschien voldoende maar bij heraanleg zullen dat er minder worden. Als je deze nu al zou uitreiken zou dat betekenen dat je nadien deze moeten intrekken en dat leidt tot hoogstwaarschijnlijk tot weerstand.*
- Handelaars en de meeste bewoners vragen een gezond evenwicht tussen parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers *→ dit menen we te bereiken met het advies*
- Zijn er geen tellingen gedaan op zaterdag? *→ dit was niet voorzien en helaas bleken de tellingen op zaterdag van 2016 niet representatief te zijn (door de communies)*
- Waarom zijn Kadeestraat en Temmershof niet mee in de blauwe zone? *→ te-rechte opmerking: het is logisch dat ze mee opgenomen worden in de blauwe zone*
- Kan Processiestraat ook niet opgenomen worden in de blauwe zone? De vele bezoekers van de kunstacademie en politie zorgen voor een hoge parkeerdruk. *→ een blauwe zone zal hier geen antwoord op bieden omdat dit kortparkeerders zijn. Een bewonerskaart houdt niet in dat je een gegarandeerde plek hebt.*

## 3 Stationsomgeving

---

### 3.1 Inleiding

In de stationsomgeving is de problematiek verschillend aan deze van het centrum. Enerzijds is er de parkeerdruk van de pendelaars waardoor het bewonersparkeren onder druk komt te staan. Anderzijds zijn er een aantal functies in de wijk die bezoekers aantrekken waardoor het bewonersparkeren onder druk komt te staan.

De onderzoeksvragen waar dit adviesrapport een antwoord op tracht te geven zijn:

- Parkeren door pendelaars:
  - Wordt er in de wijk geparkeerd door pendelaars?
  - Zorgt deze parkeerdruk voor een verdringing van het bewonersparkeren?
  - Zoja, is er een haalbare manier om het parkeren voor bewoners enigszins te garanderen?
- Parkeren door bezoekers functies:
  - Is er een haalbare manier om het parkeren voor bewoners enigszins te garanderen?
  - (geen specifiek onderzoek mogelijk: wat is een representatieve telperiode?)

### 3.2 Parkeerdruk door pendelaars

Hoewel er een stationsparking is, parkeren sommige pendelaars ook in de wijk (behalve Stationsstraat waar een blauwe zone geldt met bewonerskaarten).

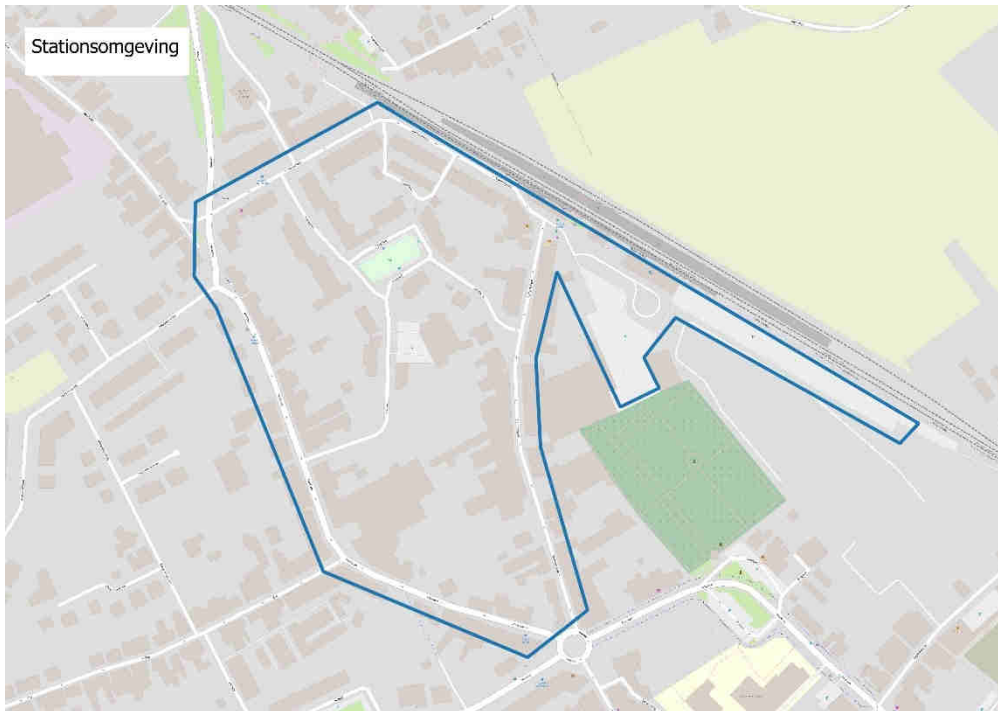
#### 3.2.1 Parkeertelling

##### Onderzoeksgebied en methodiek

Het onderzoeksgebied betreft de stationsparking en de aanpalende woonwijk, hieronder weergegeven.







Er werd een bezettingsgraadonderzoek uitgevoerd op dinsdag 17/09/2019 om 9u, 17u en 19u in deze zone. Het resultaat is de bezettingsgraad. Dit is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen ten opzichte van het totaal aantal parkeerplaatsen.

### Resultaten tellingen

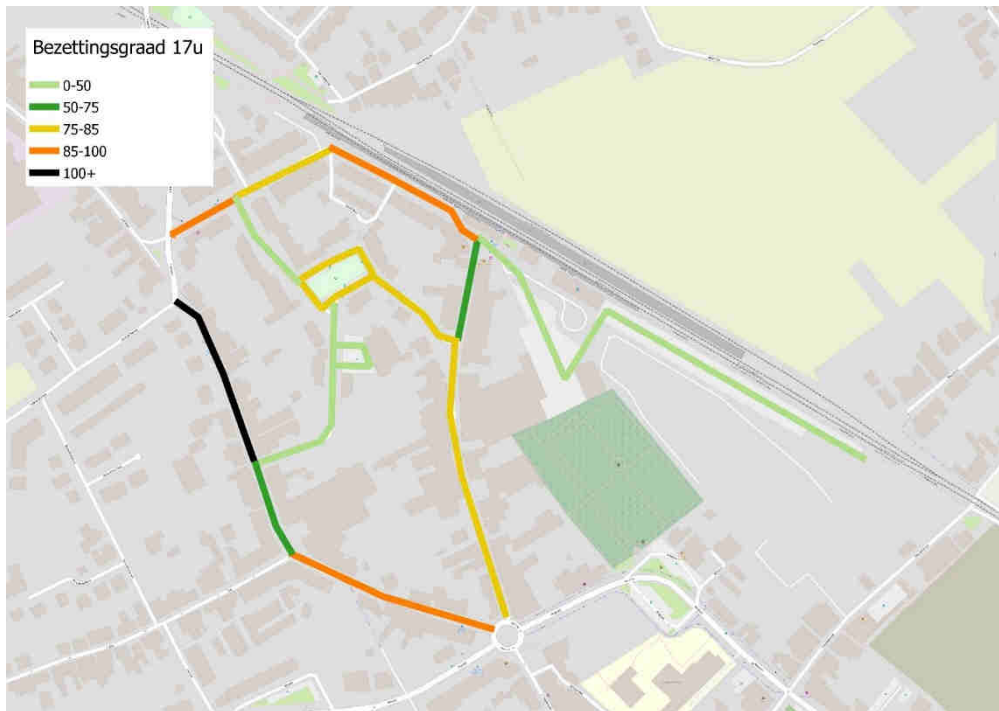
Volgende figuren geven de **bezettingsgraad** weer op de verschillende tijdstippen per wegsegment.

Tijdens het moment van de tellingen gold voor een deel van Vitsgaard een parkeerverbod naar aanleiding van werken.

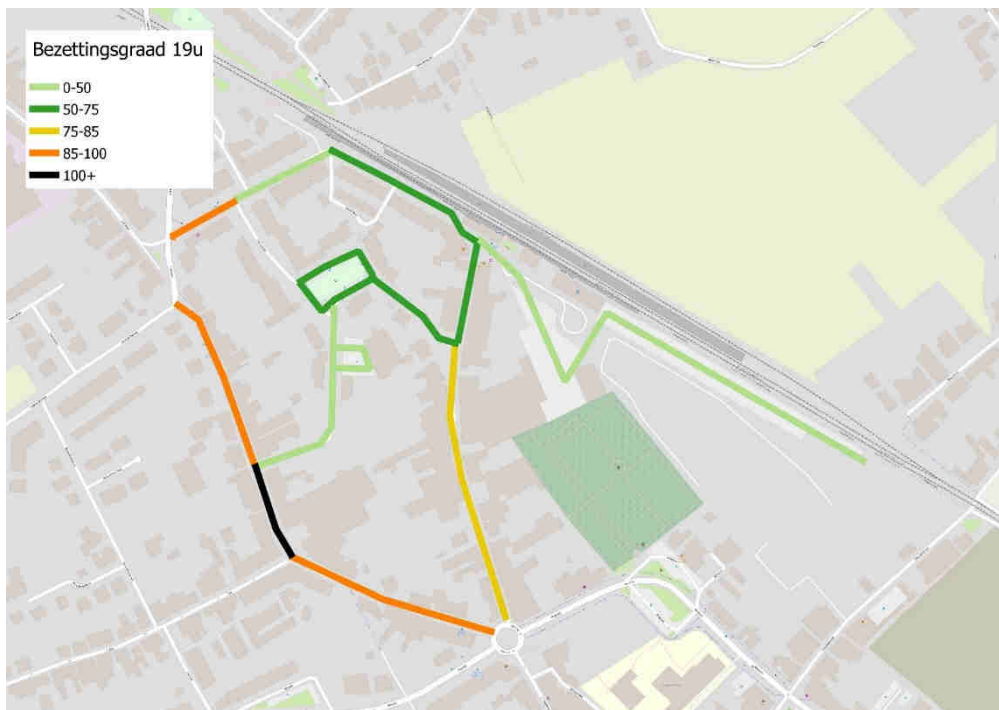




Om 9u is een groot deel van de pendelaars toegekomen en is er nog een deel van de bewoners die er geparkeerd staat.



Om 17u is een deel van de pendelaars reeds vertrokken en komen de bewoners en bezoekers toe.



Om 19u zijn de pendelaars nagenoeg allemaal vertrokken en zijn er meer bewoners en bezoekers.

De figuren laten zien dat volgende segmenten veel worden gebruikt op verschillende momenten

- Vitsgaard (centraal gedeelte)
- Heirbaan
- Stationsstraat

De resultaten op segmentniveau laten de spreiding van de parkeerdruk zien. Belangrijker zijn de bezettingsgraden op zonaal niveau. Als de bezettingsgraad hoger dan 80% is, is het parkeercomfort beperkt en zal er meer parkeerzoekverkeer zijn.

	di_9u	di_17u	di_19u
bezettingsgraad volledige zone	77 %	52 %	33%
bezettingsgraad zonder parking station (= woonwijk inclusief Heirbaan en Stationsstraat)	67 %	74 %	65%

Tabel 5: Bezettingsgraad zone weekday op basis van tellingen 2019

In de tabel wordt een onderscheid gemaakt tussen de zone inclusief de stationsparking en exclusief deze parking.

In geen van beide gevallen komt de bezettingsgraad boven de 80%.

### Conclusies

Ja, er wordt geparkeerd door pendelaars in de wijk, maar niet zo veel (verschil 67%-65%, respectievelijk de tellingen om 9u en 19u voor de zone zonder stationsparking)

Op zonaal niveau zorgt dit niet voor een verdrukking van het bewonersparkeren (er blijven nog voldoende parkeerplaatsen over voor bewoners).

Op heel lokaal niveau zijn er op sommige plaatsen erg hoge bezettingsgraden (vooral 's avonds).

## 3.2.2 Advies inzake pendelaars

Er is geen noodzaak om extra maatregelen te nemen in functie van pendelaars.

Wel zijn maatregelen wenselijk om hinderlijk parkeren te beperken: Vitsgaard, zowel zijde Heirbaan als zijde Stationsstraat: fysiek onmogelijk maken door herinrichting

## 3.3 Parkeerdruk door functies

De functies in de wijk zorgen voor een parkeerbehoefte op het moment dat de parkeerbehoefte voor bewoners het grootst is. Beide doelgroepen (bewoners en bezoekers van deze functies) zijn aangewezen om te parkeren op openbaar domein (onvoldoende parkeerplaatsen op privaat domein?).

### 3.3.1 Mogelijke maatregelen

In de praktijk zijn verschillende mogelijkheden om bewonersparkeren enigszins te garanderen. We hebben een verkenning gemaakt van de meest gangbare maatregelen met hun voor- en nadelen.

Omschrijving	Voordelen	Nadelen
Betalend parkeren met uitzondering voor bewoners	Heel effectief (als er veel langparkeerders zijn die geen bewoners zijn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Kostprijs (installatie)</li> <li>▫ Kostprijs handhaving</li> <li>▫ Bezoekers van bewoners moeten ook betalen</li> <li>▫ Mogelijke verschuiving parkeerbehoefte naar aanpalende gebieden (of zone moet heel ruim zijn → kostprijs)</li> <li>▫ (1<sup>e</sup> betalende zone in de gemeente)</li> </ul>
Blauwe zone uitbreiden	?: haalt de kortparkeerders niet weg	▫ Kostprijs handhaving
Variant: blauwe zone beperkt uitbreiden met een deel van Heirbaan + bewonerskaarten	?: verlaagt de parkeerdruk niet: bezoekers mogen er kortparkeren	▫ Lost het probleem niet op van bewonersparkeren.
Sensibilisering: bezoekers parking op bv. Ringlaan en parking station	Goedkoop	▫ effectiviteit?

Betalend parkeren is een dure maar effectieve maatregel in de situatie waar er veel langparkeerders zouden zijn die geen bewoners zijn. In de stationsomgeving zijn het echter voornamelijk de bewoners die langparkeerders zijn (en pendelaars maar daar is het aandeel toch beperkt).

Een uitbreiding van blauwe zone (al dan niet gekoppeld aan bewonersparkeren) haalt de kortparkeerders niet weg. De maximaal toegelaten parkeerduur is immers groter dan de parkeerduur van de bezoekers van de functies.

Sensibilisering door de bezoekers van de functies af te leiden naar de parkings van het station en aan bijvoorbeeld Ringlaan is een goedkope maatregel maar waarschijnlijk weinig effectief.

### 3.3.2 In essentie

Om de problematiek in essentie te vatten hebben we een inschatting gemaakt van het aanbod aan parkeerplaatsen (zowel openbaar als privé) en de parkeerbehoefte, gegenereerd door bewoners (op basis van wagenbezit in de gemeente en aanwezigheidsgraad).

Volgende tabellen geeft de resultaten weer.

	woning met garage	woning zonder garage	appartement met garage	appartement zonder garage	totaal woningen	Parkeerbehoefte 17u	Parkeerbehoefte 's nachts
Stationsstraat begin tot stationsplein	14	22	28	25	89	62	103
Stationsstraat stationsplein tot Kouterlaan	6	3	4	18	31	22	36
Kouterlaan	4		48	11	63	44	73
Heirbaan begin tot Vitsgaard	21	4	31	7	63	44	73
Heirbaan Vitsgaard tot Kouterlaan	16	11	0	3	30	21	35
Vitsgaard	26	4	19	6	55	38	64
<b>totaal</b>	<b>87</b>	<b>44</b>	<b>130</b>	<b>70</b>	<b>331</b>	<b>230</b>	<b>384</b>

Tabel 6: behoefte bewonersparkeren

De behoefte aan bewonersparkeren wordt ingeschat op maximaal 384 ('s nachts wanneer alle bewoners thuis zijn).

aanbod openbaar domein (zonder stationsparking)	167
aanbod private garages (schatting)	262
<b>totaal aanbod</b>	<b>429</b>

Tabel 7: aanbod parkeerplaatsen (openbaar en privaat)

Daartegenover staat een totaal aanbod aan 429 parkeerplaatsen (op openbaar domein en inschatting van privaat domein).

Probleem in essentie ligt in het feit dat er te weinig parkeerplaatsen zijn in sommige straatsegmenten, zowel op privaat domein als op openbaar domein. Dit kan je niet oplossen door sturende maatregelen (zoals blauwe zone of betalend parkeren). Echter, in de omgeving zijn wel voldoende parkeerplaatsen zeker als je de stationsparking meetelt.

### 3.3.3 Advies

De enigste maatregelen die een effect kunnen hebben betrekking op sensibilisering:

- sensibiliseren van de bezoekers voor het gebruik van de stationsparking
- sensibiliseren van de bewoners voor het gebruik van hun eigen garage.

### 3.3.4 Participatie

Tijdens de participatieavond op donderdag 24 oktober 2019 werd het onderzoek en het advies voorgelegd aan de bevolking. Er werden verschillende vragen, opmerkingen en suggesties geformuleerd. Hieronder volgt een synthese en een reactie.

Een aantal vragen suggesties en opmerkingen gingen niet over het parkeren of over het onderzoeksgebied.

- In Esp worden vaak parkeerplaatsen bezet door voertuigen van de garage → *Als deze voertuigen geen nummerplaat dragen kan de politie optreden. Er wordt een*

*warme oproep gedaan om dit te blijven melden aan de politie. Zij kunnen immers niet altijd overal aanwezig zijn*

- In Esp wordt er veelvuldig foutief geparkeerd waardoor het in en uitrijden van de garages wordt belemmerd. → *Ook dit kan enkel maar door handhaving worden opgelost. Blijven melden aan de politie.*

De vragen of opmerkingen over de studie:

- Kan de gemeente de bewoners die een garage hebben niet verplichten om deze ook echt te gebruiken? → *Wettelijk gezien mag een garage enkel gebruikt worden als garage en geen opslagplaats (bouwvergunning). De gemeente heeft echter geen wettelijke bevoegdheid om dit vast te stellen. Dit kan je maw. niet afdwingen, hoogstens met sensibilisering oplossen.*
- Er staan ook mobilehomes en aanhangwagens langdurig geparkeerd → *tegen mobilehomes kan de politie niet optreden, tegen aanhangwagens die langdurig staan geparkeerd wel*
- Kunnen de parkeervakken niet worden afgebakend zodat iedereen binnen de lijntjes parkeert? → *Dit is niet aan te bevelen omdat je dan moet baseren op grote voertuigen en dus minder parkeerplaatsen zijn. Bovendien hebben haakse markeringen (behalve bij een woonerf) geen juridische waarde.*
- Sommige parkeerplaatsen zijn op privé-grond en belemmeren de doorgang van de voetganger (Heirbaan) → *daar kan de politie niet tegen optreden.*
- Als er werken zijn worden parkeerplaatsen vaak langdurig bezet. Kan dit niet aan banden worden gelegd. → *de gemeente houdt hier reeds rekening mee*
- Sommige bewoners pleiten voor meer groen en minder parkeerplaatsen
- Kan je van Heirbaan geen fietsstraat maken → *dit is niet aan te bevelen: wellicht zijn hier te weinig fietsers en het is bovendien een busroute.*