

Opschrift

Vergadering van 14 november 2023

Nummer: 2023_MV_00531

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Signalisatieborden tijdelijk parkeerverbod

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De toegankelijkheid van onze voetpaden is al meermaals als bijzonder aandachtspunt besproken in deze commissie. Eén van de zeer storende elementen die daarbij steeds aangehaald worden, is de wildgroei aan signalisatieborden voor tijdelijke parkeerverboden (voor verhuizen, grote leveringen, verbouwingen, ...). Ze zijn slordig geplaatst, staan er vaak al veel te vroeg of blijven achteraf veel te lang staan. Bovendien zijn ze vaak van slechte kwaliteit zodat ze scheef staan, omvallen, ...

In Gent is de aanvrager van het tijdelijk parkeerverbod zelf verantwoordelijk voor het aanschaffen en plaatsen van de signalisatieborden, wat ongetwijfeld deel van het probleem is.

Het kan nochtans anders. In Antwerpen bijvoorbeeld worden de signalisatieborden door de stadsdiensten zelf geplaatst waardoor meteen veel meer oog voor toegankelijkheid van voetpaden en het vermijden van andere hinder gegarandeerd kunnen worden. Bovendien gaat het om kwaliteitsvolle, eenvormige borden die zelfs vanop afstand aangestuurd worden wat heel wat voordelen biedt:

- De weergave van tijd en datum op deze borden is digitaal en dus altijd correct en perfect leesbaar;
- De borden verplaatsen - om meer plaats vrij te houden bijvoorbeeld - heeft geen zin want de borden zijn voorzien van een GPS-tracker en accelerometer die bewaken dat ze op de correcte plaats blijven staan;
- Dit zorgt ook voor een diefstalbeveiliging, waarvoor ze zelfs voorzien zijn van een alarm.

Je zou verwachten dat als de stadsdiensten zelf instaan voor het plaatsen van de borden, deze vroeger op voorhand moeten aangevraagd worden. Maar niets is minder waar: in Gent moet een aanvraag minstens 15 dagen op voorhand gebeuren, in Antwerpen volstaat (bij online betaling) een termijn van 5 werkdagen.

Uiteraard is er een prijskaartje verbonden aan de Antwerpse manier van werken. De aanvrager zelf betaalt minimum 58,00 EUR, terwijl in Gent een parkeerverbod van maximum 14 kalenderdagen gratis is. Daar tegenover staat echter dat de huur van signalisatieborden ook al snel 35,00 EUR kost en dat de meeste aanvragers ongetwijfeld met plezier deze meerkost betalen in ruil voor het gebruiksgemak en flexibiliteit.

Ook het stadsbestuur kijkt hiervoor aan tegen een stevige investering. In Antwerpen ging het in 2018 om een aanbesteding van 3,8 mio EUR voor een raamovereenkomst met 4.500 signalisatieborden. Als daarmee de verrommeling van ons openbaar domein deels verholpen kan worden, voetpaden toegankelijker gehouden worden, parkeerplaatsen niet langer dan strikt noodzakelijk onbeschikbaar zijn en een antwoord kan geboden worden op zeer terechte frustraties hierover bij de burger, dan moet dit een verantwoordbare investering zijn.

Vraag:

1. Werd al onderzocht of een gelijkaardig systeem ook in Gent kan ingevoerd worden?
2. Zijn er bepaalde redenen waarom het systeem zoals toegepast in Antwerpen minder geschikt zou zijn voor de stad Gent?
3. Welke andere maatregelen werden al onderzocht en/of uitgevoerd om de wildgroei aan foutgeplaatste, onleesbare en hinderlijke signalisatieborden voor parkeerverboden aan te pakken?

Antwoord

De Stad Gent is zich bewust van de impact die tijdelijke parkeersignalisatie heeft op het openbaar domein, en er zijn de laatste maanden en jaren ook al veel stappen in gezet.

Er is ook een project lopende om te bekijken of een systeem zoals in Antwerpen ook in Gent kan. Er werd door de diensten al een eerste business case uitgewerkt, die een eerste inschatting maakt van de nodige investeringen in mankracht, materialen, logistiek en zo meer. Op basis daarvan kan dan een projectplan uitgetekend worden.

Of het systeem van Antwerpen voor Stad Gent het meest ideale is, zal wel nog moeten blijken. Onze diensten maakten een redelijk gedetailleerde vergelijking. De investeringen die dit vergt zijn zeer groot.

In Antwerpen doet men bijvoorbeeld beroep op 30 mensen bij een sociaal dienstenbedrijf, plus 7 mensen ondersteunend in back office, en zij werken met een digitaal systeem en een mobiele applicatie. De operationele uitvoering vergt in Antwerpen 11 routes, dus dat zijn 11 ploegen en 11 voertuigen. De borden zijn idealiter digitaal, dat kost minstens 400 euro per bord.

U hoort, mijnheer Peeters, dat zijn zeer stevige investeringen. Bovendien werkt men in Antwerpen niet standaard met E9cs, maar vooral met E3s (stilstaan- en parkeerverbod). In principe mag daar niet op geparkeerd worden.

Dit vergt allemaal dus wel wat onderzoek. In de loop van volgend jaar wordt de business case en het projectplan verder uitgewerkt, waarop bekeken zal worden welk scenario het beste en meest haalbaar is, en of, hoe en wanneer dit kan worden ingevoerd.

Er werden door de afdeling Innames Publieke Ruimte ondertussen al een hele reeks andere maatregelen genomen:

1. Een online portaal met digitale kaart waarop burgers kunnen zien of een parkeerverbod al dan niet vergund is.
2. Een eenvoudigere procedure met een meldingsloket voor parkeersignalisatie.
3. De RADAR-software, waarbij conflicten maximaal vermeden worden.
4. Strengere vergunningverlening: vergunningen voor kortere periodes op kortere afstand.
5. Het principe in reglementen dat de borden waar mogelijk niet op de stoep of het fietspad mogen staan
6. Regelmatige controle en bestickering van onvergunde borden.
7. GAS-sancties bij flagrante overtredingen.

En dit wordt dus vervolgd.
