



Opschrift

Vergadering van 12 september 2024

Nummer: 2024_MV_00413

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Parkeren op eigen terrein in de Rechtstraat in Desteldonk

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Eind augustus werd de Rechtstraat in Desteldonk heringericht met als voornaamste beweegreden via asverschuivingen snelheidsverlagende maatregelen in te voeren om zo de zone 30 in de straat te ondersteunen. De Rechtstraat is een dichtbebouwde kaarsrechte weg, waardoor dit de verkeersveiligheid inderdaad ten goede komt. Daar is op zich ook draagvlak voor bij de bewoners.

De asverschuivingen worden echter voornamelijk gerealiseerd door het aanduiden van vaste plaatsen voor parkeren gecombineerd met een parkeerverbod in alle andere zones. Dat heeft in de praktijk tot gevolg dat de parkeergelegenheid in de Rechtstraat drastisch ingeperkt werd.

De Rechtstraat is een klassieke straat met een oprit voor elk huis. Aan de ene kant van de straat is er een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad, aan de overkant een zachte berm. Het is een even klassiek voorbeeld van een straat waar vanuit de onthardingsdoelstellingen de mogelijkheden om te parkeren op eigen terrein de voorbije jaren stelselmatig ingeperkt werden. Bij nieuwbouwprojecten werd de oprit strikt beperkt tot net breed genoeg voor 1 voertuig, meerdere wagens naast elkaar parkeren in de voortuin werd verboden. Begin 2022 wees collega Patricia De Beule via een schriftelijke vraag nog specifiek voor de Rechtstraat op de impact van deze maatregelen op de parkeerdruk. Toen werd nog gesteld dat “het klopt dat het toegelaten is om op de rijbaan te parkeren als men meer dan één wagen bezit of voor bezoekers”. Ook dat wordt nu dus quasi onmogelijk gemaakt. Er zijn bovendien geen uitwijkmogelijkheden naar zijstraten en in Desteldonk is al zeker geen sprake van buurtparkings of parkeertorens.

Het wordt daarmee een schoolvoorbeeld van een striktere toepassing van stedenbouwkundige regels en het nastreven van – voor alle duidelijkheid op zich waardevolle en noodzakelijke – onthardingsdoelstellingen zonder rekening te houden met

de realiteit dat mensen zich - zeker in de buitenwijken van onze stad - nu eenmaal verplaatsen met de wagen en die dan ook ergens kwijt moeten kunnen. Dat nauwelijks dagen na het invoeren van de nieuwe verkeersmaatregelen de parkeerverbodsborden besmeurd werden met zwarte verf (zie bijlage) is uiteraard niet ok, maar toont hoezeer dit de gemoederen beroert bij de buurtbewoners.

Vraag:

1. Er is duidelijk een spanningsveld tussen het beperken van parkeermogelijkheden op eigen terrein vanuit stedenbouwkundig oogpunt enerzijds en parkeerplaatsen op de openbare weg die verloren gaan omwille van mobiliteitsbeleid anderzijds. Wat is de visie daarop?
2. Waar worden bewoners en bezoekers van de Rechstraat verondersteld nog te kunnen parkeren?

Bijlagen

Bijgevoegde bijlage(n):

- Rechtstraat.jpg

Antwoord

U haalt hier verschillende dingen door mekaar en gebruikt die om ‘de bezorgdheden van de bewoners’ te steunen. Ik zou van u toch wat meer kennis verwachten.

Ten eerste: De **heraanleg** van de Rechstraat dateert van 2007. Belangrijke principes: verkeersveiligheid (niet te brede rijbaan), fietsveiligheid en -comfort (afgescheiden fietspad), niet meer verharder dan noodzakelijk (geen parkeren naast de rijbaan – want open bebouwing). Ik veronderstel dat niemand daar problemen mee heeft.

U heeft het ook over de **herbelijning** en aanduiden van parkeerplaatsen in functie van de invoering van zone 30 die recent in ingevoegd. Eigenlijk materie voor de commissie MEO.

Nogal wat bewoners zijn vragende partij voor zone 30, en zijn de eerste om te zeggen dat het wegbeeld moet aangepast zijn aan de snelheid en dat het duidelijk moet zijn wat je waar mag. Dat, meneer Peeters, hebben we het Aanvullend reglement, goedgekeurd in september 2023 gedaan. Dat is al een jaar geleden. Dat is dus op het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd. Dat staat dus ook in het verslag aan de gemeenteraad. Gemeenteraad kan dus altijd haar controlefunctie over deze Aanvullend reglementen uitoefenen. Het is dan ook jammer dat we een jaar na de beslissing hierover moeten debatteren.

We bakenen duidelijke parkeerplaatsen af, verzorgen snelheidsremmers, zorgen dat auto’s nog doorkunnen, zorgen dat percelen bereikbaar zijn, ook voor grotere voertuigen. Ik veronderstel dat niemand daar problemen mee heeft.

Ook nog dit. Het parkeren in de Rechstraat wordt niet “quasi onmogelijk gemaakt”. De stedelijke administratie kreeg voor verschillende locaties in de straat ook de vraag naar vlot toegankelijke opritten voor werkvoertuigen. Ook dit heeft een impact op de

aanpalende parkeervakken, zowel aan de zijde van de eigen oprit, als aan de overzijde, waardoor een bestelwagen met aanhangwagen vlot de straat kan opdraaien. Met andere woorden, de Rechtstraat is sinds 2007 niet zo breed meer en dat betekent ook dat parkeren dikwijls niet zo evident is. Immers, een geparkeerde wagen perkt de breedte van de straat verder in. Voor een tweerichtingsstraat, zoals de Rechtstraat er een is, moeten wagens elkaar ook kunnen kruisen. De combinatie van de aanwezigheid van opritten, de noodzakelijke kruisbewegingen van personenwagens en een beperkte straatbreedte betekent dus dat een impact parkeerplaatsen onvermijdelijk is.

Wat het stedenbouwkundige element over **opritten** betreft: De visie van de stad Gent vertrekt – zoals wel vaker – vanuit de ‘Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent’. Ik citeer: “... voortuinen worden zoveel mogelijk behouden en vergroend, onthard en sterker zichtbaar gemaakt in het straatbeeld...”. Dit betekent dan ook dat we als stad streng toezien op het zogenoemde voortuinparkeren en dat we dit tot het strikt noodzakelijke beperken. Het gaat dan over een vergunde garage/ carport is, waarbij er een oprit bij de woning kan worden gelegd. De redenering is dan dat er een auto in de garage/ carport staat en een tweede auto op de oprit kan staan. Op die manier kunnen er per perceel meerdere auto’s worden gestald.

Mijn aanvoelen is dat dit tegemoet komt aan de gemiddelde behoefte aan parkeerplaatsen voor de bewoners van de Rechtstraat. Voor een eventuele 3de en/of 4de wagen in het gezin, of voor de bezoekers, zijn er dan nog parkeerplaatsen op straat. Ik veronderstel dat niemand daar problemen mee heeft.

Kortom, ik denk dat we hier helemaal in de lijn met de stedelijke visie handelen. Maar ik begrijp natuurlijk wel dat elke verandering in het straatbeeld reacties uitlokt.
