

**datum:** 27 augustus 2021

## Afwegingskader parkeren en doorgang nutsvoertuigen

### Globale samenvatting van het afwegingskader en oplossingsrichtingen

De goede doelstellingen van gemeenten voor een goed beheer van de mobiliteit en de publieke ruimte, en van Fluvius om haar taken zo efficiënt mogelijk uit te voeren, hebben uiteraard raakvlakken. En soms fricties. Gebaseerd op een gezamenlijke kijk reiken we hier een afwegingskader aan om daar in rechtstreekse lokale dialoog ook op die punten zo vlot mogelijk samen te werken.

### Toegang en doorgang van nutsvoertuigen

Om bij dringende interventies de vaststelling van een overtreding door zwaardere voertuigen (tonnageverbod) of andere voertuigen (autovrij gebied) van Fluvius te vermijden, kan bij een toegangscontrole met ANPR-camera's gewerkt worden met een *white list* van interventievoertuigen, lokaal op korte termijn, via een Vlaams-brede geïntegreerde tool op langere termijn.

In de andere gevallen volgt een rechtzetting achteraf, waarbij een voldoende lange aanvraagtermijn, en een ondersteunend attest van de politie kan overwogen worden.

Bij de **geplande werken** kan toegang gegeven worden via de vergunningsaanvraag. De aansluitingen die op korte termijn moeten gebeuren kunnen onder jaarvergunning vallen, met telkens melding van de werken. Bij ANPR kan ook hier met een *white list* gewerkt worden.

Waar nodig kunnen ook afspraken gemaakt worden voor de toegang van hoogtewerkers.

### Parkeren van nutsvoertuigen

Ook in zones van een **dringende interventies** moeten voertuigen zoveel mogelijk correct parkeren. Anders wordt best met de politie afgesproken.

Bij het parkeren van personenwagens of voertuigen lichte vracht bij **geplande werken** moeten de parkeermodaliteiten gevolgd worden die gelden in de straat waar het voertuig geparkeerd wordt. Fluvius onderzoekt of ze haar medewerkers toegang kan geven tot 4411.

Voor het parkeren van kleine dienstvoertuigen **nabij de woning** van de interventiemedewerker kan veelal een bewonerskaart aangevraagd worden. Voor de grote voertuigen zal moeten uitgeweken worden – en aandacht gaan – naar specifieke parkeerplaatsen.

## INHOUD

1 Inleiding en situering.....	3
2 Toegang en doorgang van nutsvoertuigen .....	4
2.1 Toegang en doorgang van nutsvoertuigen bij dringende interventies .....	4
2.1.1 Situatie zoals ervaren door Fluvius.....	4
2.1.2 Situatie zoals ervaren door gemeenten .....	4
2.1.3 Oplossingen voor toelating toegang / doorgang dringende interventies .....	5
2.2 Toegang en doorgang van nutsvoertuigen bij geplande werken .....	7
2.2.1 Situatie zoals ervaren door Fluvius.....	7
2.2.2 Situatie zoals ervaren door gemeenten .....	8
2.2.3 Oplossingen voor toelating toegang / doorgang bij geplande werken.....	8
3 Parkeren .....	10
3.1 Zone dringende interventie .....	10
3.1.1 Situatie zoals ervaren door Fluvius.....	10
3.1.2 Situatie zoals ervaren door gemeenten .....	10
3.1.3 Oplossingen voor parkeren zone dringende interventie .....	10
3.2 Zone geplande interventie.....	10
3.2.1 Situatie zoals ervaren door Fluvius.....	10
3.2.2 Situatie zoals ervaren door gemeenten .....	11
3.2.3 Oplossingen voor parkeren zone geplande interventie .....	11
3.3 Zone woning interventiedewerker .....	12
3.3.1 Situatie zoals ervaren door Fluvius.....	12
3.3.2 Situatie zoals ervaren door gemeenten .....	12
3.3.3 Oplossingen voor parkeren zone woning interventiedewerker.....	13

## 1. Inleiding en situering

Fluvius ervaart een groeiend aantal gemeentelijke reglementen in verband met toegangsbeperkingen voor hun vrachtwagens, en in verband met parkeren van die voertuigen.

Dikwijls betreft het verschillende reglementen (parkeren, doorrijden, plaatselijk verkeer, verschillende tonnage, ...). Het boetesysteem is ook meermaals verschillend.

Het is dan ook moeilijk om met verschillende regels in de praktijk te werken. Hierdoor wordt het ondanks alle goede wil steeds moeilijker om conform te zijn en de maatschappelijke opdracht te realiseren in lijn met de verwachtingen van de wetgever, de lokale besturen en haar inwoners.

Bovendien genereert deze werkwijze bijkomende administratieve lasten voor de besturen en de netbeheerder.

De ervaringen voor Fluvius gelden in meerdere of mindere mate allicht ook voor andere nutsbedrijven en aannemers.

Gemeenten leggen dagdagelijks de puzzel van ruime en diverse vragen in verband met de inrichting en het gebruik van hun openbaar domein in het algemeen, en hun wegen in het bijzonder. Daarvoor gebruiken ze waar mogelijk wel generieke kaders (bv Code Nutswerken), maar dikwijls is voor een evenwichtige oplossing maatwerk vereist.

Gemeenten krijgen heel wat gelijkaardige, maar daarom niet altijd geheel gelijklopende, vragen, zoals vb Telenet, zorgverstrekkers, leveranciers, taxidiensten, .... Dit moet afgestemd worden met een diversiteit aan andere vragen, verwachtingen en beleidsklemtonen in verband met mobiliteit en een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte.

In het verzoenen van die diversiteit worden ook instrumenten ontwikkeld voor het beheren van doorgang en parkeren van nutsvoertuigen.

Dat gemeenten hiertoe eigen instrumenten en reglementen ontwikkelen is eigen aan het maatwerk dat vereist is om aan die veelheid aan vragen in verband met het specifieke lokale openbaar domein een antwoord te kunnen bieden.

Hierna leggen we denkpijlen voor die aangeven in welke richting mogelijk een betere afstemming tussen de ervaringen van nutsbedrijven en van gemeenten kan bereikt worden. Maar ook waar die mogelijkheden (heel) beperkt zijn.

**Deze nota wil** beider ervaringen en inzichten belichten, en op basis daarvan waar mogelijk **oplossingsrichtingen aanreiken**.

Dikwijls zal die **in bilateraal overleg op kortere termijn tussen Fluvius en de gemeente** liggen. Daaruit kunnen mogelijks nieuwe praktijkafspraken voortspruiten.

Soms vergt die een intergemeentelijke en/of Vlaamse aanpak op langere termijn.

Die nieuwe lokale afspraken en intergemeentelijke en/of Vlaamse initiatieven willen we (lees: Fluvius en de VVSG, en hun lokale medewerkers en vertegenwoordigers) blijven opvolgen en evalueren, en vervolgens waar zinvol streven naar een algemenere toepassing.

## 2. Toegang en doorgang van nutsvoertuigen

### 2.1. Toegang en doorgang van nutsvoertuigen bij dringende interventies

#### 2.1.1. Situatie zoals ervaren door Fluvius

Men verwacht van Fluvius om tijdig op noodoproepen en dringende interventies (bvb spanningsonderbrekingen al of niet als gevolg van aanrijdingen, gasgeur,..) in te gaan. Dit geeft aanleiding tot moeilijke situaties gezien doorgaand verkeer van zwaardere voertuigen (> 3,5 ton) soms is verboden. Voor een medewerker die op weg is naar een gaslek in een naburige gemeente vaardigt men een boete uit. We zouden voor deze dringende interventie een omweg moeten maken. We lopen bovendien het risico later aan te komen dan de hulpdiensten die wel deze wegen kunnen gebruiken.

De praktijk toont aan dat uitgevaardigde boetes meestal worden ingetrokken en kwijtgescholden. Dit vraagt echter wel administratieve opvolging bij de lokale besturen en Fluvius, met dikwijls (te) krappe deadlines. Kunnen we dit niet efficiënter inrichten?

*White lists* met toegelaten nummerplaten zijn dikwijls beperkt. Eén of enkele vaste nummerplaten doorgeven ( waarvoor we een vrijstelling krijgen ) in een bepaalde zone is echter moeilijk realiseerbaar. Verlof, ziekte, andere interventie gaande, polyvalente ploegen, enz maakt dat we eigenlijk voor meerdere wagens vrijstelling moeten kunnen krijgen.

- Ook Antwerpen werkt met een *white list* voor geautomatiseerde toegangsdetectie. Ondanks het aantal voertuigen dat we doorgeven (toch al gauw 250) is hierover geen enkel probleem. Elk kwartaal wordt een Excel lijst doorgestuurd door de loco naar betreffende politieafdeling die deze opladen in het systeem. We krijgen ook nooit boetes voor het ongeoorloofd betreden van bepaalde wijken.
- In andere, kleinere, gemeenten, is er ook er een *white list* maar de verwerking gaat veel moeilijker en geregeld loopt dit fout.

#### 2.1.2. Situatie zoals ervaren door gemeenten

Veel gemeenten bakenen een zonale tonnagebeperking af, al dan niet i.s.m. buurgemeenten, om het zwaar verkeer (+3.5 t, of +5 t, of +7,5 t) uit hun verblijfsgebieden te weren. Dikwijls met een uitzondering voor lokale bediening, waardoor nutsvoertuigen die terplekke moeten zijn steeds doorgang krijgen.

Veel gemeenten werken (nog) niet met automatische nummerplaatherkenning, en een daaraan gekoppelde boete. ANPR-toepassingen zijn wel groeiend.

Waar dit wel het geval is, werken sommige gemeenten

- met een al dan niet beperkte, al dan niet vaste, *white list*
- met een regularisatieprocedure achteraf
- met het inbellen op een gsm-nr
- met een mogelijkheid om de nummerplaat vooraf door te geven (via RoSi)

Lijsten met kentekenplaten (van verschillende instanties) invoeren en aanpassen is ook niet evident voor gemeenten. Slechts enkele (grote) steden zijn informatica-gewijs hiermee uitgerust.

Te ruime lijsten dreigen de doelstelling van een autoluw gebied te hypothekeren.

Veel gemeenten wensen niet met een *white list* te werken voor voertuigen van onderaannemers. Zij zullen veelal instaan voor planbare werken, waarvoor steeds toegang verkregen kan worden via een vergunning. En onderaannemers werken niet uitsluitend voor de desbetreffende maatschappij, maar ook nog deels voor eigen rekening. Deze dan toegang verschaffen, zou een concurrentieel voordeel opleveren tegenover zijn concullega's die niet voor een maatschappij werken.

Sommige gemeenten vragen zich af of bij dringende interventies geen attest kan afgesproken worden met de politie, die in principe ook aanwezig is, met het oog op een vlotte regularisatie.

### 2.1.3. Oplossingen voor toelating toegang / doorgang dringende interventies

#### Geautomatiseerde toegangsdetectie => white list

Bij toegangsverboden die gecontroleerd worden met automatische detectie via ANPR-camera's (bv. autovrije zones, bv. 'knippen') werken verschillende steden (cf. Mechelen, Kortrijk, Gent) met een *white list*. Daarin kunnen de kentekens van de nutsvoertuigen van nutsbedrijven opgenomen worden.

- Steden laten dit toe vanuit een gentlemen's agreement dat de nutsbedrijven hun chauffeurs actief afraden om hiervan misbruik te maken voor doorgaand verkeer bij gewone dienststopdrachten
- Het is nodig om meerdere voertuigen aan de white list te kunnen toevoegen, in functie van de inzetbaarheid van de verschillende voertuigen bij Fluvius
- Het is niet de bedoeling dat voertuigen van onderaannemers op de white list opgenomen worden. Zij kunnen een toelating vragen voor plaats en tijd, samen met de vergunningsaanvraag voor inname openbaar domein

Bij zowel gemeenten als Fluvius is evenwel de werklast voor de opmaak en bijhouding van de *white list* een bekommernis:

- voor nutsbedrijven is dit een centraal Vlaams-breed punt waar ze de kentekens van hun interventievoertuigen kunnen opladen (waarbij ook een onderscheid zou kunnen worden gemaakt voor dienstvoertuigen binnen een bepaalde regio)
- voor steden en gemeenten betekent dit één centrale lijst waar ze de verschillende (aanvragen voor) recht van doorgang en parkeren voor nutsbedrijven, en andere rechthebbenden, voor hun grondgebied kunnen raadplegen.

Over zo'n geïntegreerd datasysteem wordt op en vanuit verschillende fora nagedacht, met het oog op het opzetten van een **Vlaamse Parkeer- en**

**Toegangsrechtendatabank<sup>1</sup>.** Dit wordt concreet onderzocht door het Kenniscentrum Vlaamse Steden, met het oog op een verdere uitrol van dit concept, in eerste instantie samen met centrumsteden en relevante (Vlaamse e.a.) stakeholders.

### **Andere vaststellingen => a posteriori**

Bij fysieke vaststelling door de politie van het overtreden van toegangsbeperkingen, bestaat de mogelijkheid om a posteriori de overtreding te regulariseren, op basis van de noodwendigheid van een dringende interventie. Omdat een maximale termijn van binnen de 24 uur, die sommige steden en gemeenten nu hanteren, in verschillende omstandigheden te krap blijkt voor Fluvius, stellen we voor om na te gaan of een maximale termijn van 2 werkdagen (dus 48 uur, excl. Weekend- en feestdagen) te hanteren of uit te testen.

Er kan ook nagegaan worden of het zinvol is om in de politiezone een attest te voorzien, met het oog op een vlotte regularisatie achteraf.

### **Noot: prioritaire voertuigen**

Nutsvoertuigen voor dringende interventies zijn dikwijls geen prioritaire voertuigen. Maar kunnen dit wel zijn. Zie wegcode art. 37.5:

- *37.5. De bestuurder van een prioritair voertuig dat een dringende opdracht uitvoert hoeft dit reglement niet na te leven met uitzondering van de artikelen 4, 8.4, 16.4, 20, 24, eerste lid, 3°, 35, 36, 37, 44.1, vierde en vijfde lid en 59.1, indien het gaat om:  
g) een bestuurder van een voertuig voor hulpverlening bij een ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen.*

Er bestaan bij Fluvius interne procedures voor het gebruik van blauwe zwaailicht bij dringende interventies. Deze kunnen zeker toegelicht. Indien nodig kan een centraal meldpunt voor klachten overwogen worden.

---

<sup>1</sup> geïntegreerde databank voor velerlei toepassingen waarvoor gemeenten voertuig-gerelateerde gegevens nodig hebben i.f.v. registratie van toegangs- en/of parkeerrechten (voor bv. houders van parkeerkaart voor personen met een handicap, brandstofgegevens (ifv LEZ, parkeren elektrische voertuigen), doorgangrechten voertuigen (bv ook nutsvoertuigen), linken met NACE-code,...) Eventueel is een bijkomende piste om een vergunningsmodule in GIPOD te koppelen aan de kentekens voor de nutsvoertuigen (zoals bv in het back office systeem van Kortrijk).

### OPLOSSINGSRICHTING

- **ANPR:**
  - **Korte termijn: in steden en gemeenten waar dit nog niet het geval is, onderzoeken of werken gemeentelijke white list interventievoertuigen van nutsbedrijf zelf mogelijk is**
  - **Lange termijn: Vlaams-brede geautomatiseerde ingave en raadpleging**
- **Andere alternatieven toegangsverbod:**
  - **A posteriori rechtzetten**
  - **Veralgemeende regularisatietermijn van (min.) 48 uur – op werkdagen**
  - **Met attest politie?**

## 2.2. Toegang en doorgang van nutsvoertuigen bij geplande werken<

### 2.2.1. Situatie zoals ervaren door Fluvius

Wettelijke termijnen om aansluitingen uit te voeren binnen de 15 werkdagen, kunnen in bepaalde – verkeersvrije – zones van sommige steden niet meer gerealiseerd worden. De impact is hiervoor dan ook dat de netbeheerder zich dient te verantwoorden bij de regulator en mogelijks de energie intercommunales financieel nadeel ondervinden.

Bij jaarvergunning doet Fluvius melding, op voorhand.

Fluvius bereidt zich ook voor op die GIPOD-melding van kleine werken.

Los van parkeerproblemen en doorgangsproblemen zijn er ook de problemen rond hoogtebeperkingen. Er zijn straten waar het verboden is om binnen te rijden als de hoogte van het voertuig boven een bepaalde hoogte komt. Met de liftwagens zijn er daarmee problemen.

Om niet telkens een boete te krijgen vragen we nu op voorhand een toelating. Maar die komt er niet of heel moeilijk. En brengt heel wat administratie met zich mee.

Gevolg is dat we individuele OV defecten niet tijdig kunnen oplossen. Dit probleem is er ook voor onze aannemers, die hier ook gedeeltelijk taken bij opnemen.

## 2.2.2. Situatie zoals ervaren door gemeenten

Verschillende gemeenten wensen spaarzaam om te gaan met jaarvergunningen. Ze ervaren immers dat

- interventies/werken zelden of nooit gemeld worden
  - maar gemeenten moeten de hinder veroorzaakt door een interventie kunnen inschatten in relatie tot andere innames openbaar domein in de omgeving of evenementen, etc.
- de toepassing te ruim geïnterpreteerd wordt (geldt enkel voor beperkte ingrepen)
- er dikwijls geen signalatievergunning aangevraagd wordt
  - wat bij verkeersimpact nochtans ook nodig is met een jaarvergunning
  - dit is immers nodig voor conflict detectie, en wordt trouwens duidelijk zo gestipuleerd in de code nutswerken gemeentewegen

Gemeenten ondervinden dat nutsmaatschappijen of hun onderaannemers de term “dringende aansluitingen” vaak (te) ruim interpreteren. Dit komt vooral naar voor bij vergunningsaanvragen waarbij voor innames met hinder een aanvraagtermijn van 15 werkdagen geldt. Daardoor komt de wettelijk verplichte aansluitingstermijn in het gedrang. Deze werken kunnen onder de jaarvergunning vallen. Met de uitdrukkelijke vraag die werken voor/bij aanvang te melden, zodat de gemeente op de hoogte is.

In de toekomst zullen ook kleine werken via GIPOD moet gemeld worden. De voorkeur van gemeenten gaat uit naar het maximaal gebruiken van bestaande software zoals GIPOD of verkeersbordendatabank. Dit kan wellicht ook veel administratie vermijden. Fluvius is dit ook aan het voorbereiden.

In Kortrijk kunnen de voertuigen voor geplande werken worden toegevoegd aan én terug geschrapt worden van de *white list* o.b.v. de vergunning: bij elke vergunningsaanvraag wordt automatisch een doorgangvergunning aangemaakt als het werk zich in de ANPR-zone bevindt. Bij aanvraag moet verplicht minstens één nummerplaat opgegeven worden.

## 2.2.3. Oplossingen voor toelating toegang / doorgang bij geplande werken

### Voertuigen

- Voor autovrije gebieden of straten met geautomatiseerde toegangsdetectie kan mogelijks ook de *white list* die geldt bij dringende interventies toegepast worden. Ook hier met dien verstande dat:
  - de nutsbedrijven vanuit een gentlemen’s agreement hun chauffeurs actief afraden om hiervan misbruik te maken voor doorgaand verkeer bij gewone dienst opdrachten
  - het niet de bedoeling is dat voertuigen van onderaannemers op de *white list* opgenomen worden
  - ook hiervoor uiteraard een centrale geautomatiseerde tool wenselijk is.



- Voor andere gebieden kan waar nodig de toegang tot de werfzone verleend worden via de vergunningsaanvraag voor de werken. Een werk vraagt dikwijls verschillende expertises die door verschillende technici worden uitgevoerd. De werkzaamheden kunnen dus gemengd door aannemers en eigen technici worden uitgevoerd. In dat geval vragen beide instanties een vergunning aan.
- Hierbij kan ook gewerkt worden met een jaarvergunning
  - Dit stelt nutsbedrijven en aannemers niet vrij van de aanvraag signalisatievergunning
  - Dit vereist een melding vooraf van de werken
- In sommige gebieden of straten gelden venstertijden voor vrachtwagens. Ook gewenste afwijkingen hierop voor geplande werken kunnen verleend worden via de vergunning.
- Regelgeving of afspraken die specifiek gelden voor vrachtverkeer, gelden in principe ook voor het verkeer van nutsbedrijven (bv werfcharter schoolomgevingen).

### **Hoogtewerker**

Een hoogtewerker zou logischerwijs doorgang moeten hebben om aan de verlichting te kunnen werken. In principe wordt het verkeersbord C29 enkel geplaatst wanneer de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m. Waar zinvol kan een onderbord type la aangeven over hoeveel de lage doorgang zich bevindt, zodat een voertuig tot max. daar een straat kan inrijden.

In andere gevallen moet in dialoog met de wegbeheerder een oplossing gezocht worden. Voor gewestwegen kunnen gemeenten samen met Fluvius het gesprek aangaan met AWV.

### **Digitaal overzicht toegangsmogelijkheden**

De vraag leeft bij Fluvius of er geen centrale digitale plaats kan worden afgesproken waar steden en gemeenten informatie over hun verkeersvrije zones (kunnen) uitwisselen, zodat deze steeds beschikbaar is?

Die vraag gaat evenwel veel ruimer, want is relevant voor alle nutsbedrijven, en hun aannemers, maar bij uitbreiding voor alle zwaar verkeer wat toegang voor 3,5 ton betreft, en voor alle verkeer wat verkeersvrije zones betreft.

De vraag is terecht, maar vergt vooral een structurele inbedding door kaartenmakers en bouwers van navigatietoestellen en -app's, en in ondersteunende Vlaamse digitale geografische tools. Het is weinig zinvol om specifiek in functie van dit afwegingskader een aparte tool op poten proberen te zetten. Het is veeleer aangewezen om dit gezamenlijk extra en expliciet te bepleiten bij de Vlaamse overheid, met het oog op

- hun overleg met de kaartenmakers en navigatiefirma's
- de ontwikkeling van toepassingen die het voor gemeenten makkelijker maken om dit – letterlijk – in kaart te brengen (GIS, verkeersbordendatabank, Vlaams wegenregister, ...?)

## OPLOSSINGSRICHTING

- **ANPR: *white list* interventievoertuigen van nutsbedrijf zelf**
- **Andere: toelating via (jaar)vergunning**
- **Hoogwerker: waar nodig en mogelijk signalisatie aanpassen**
- **Bepaleiten accurater digitaal overzicht toegangsmogelijkheden**

## 3. Parkeren

### 3.1. Zone dringende interventie

#### 3.1.1. Situatie zoals ervaren door Fluvius

Idem toegang voertuigen

#### 3.1.2. Situatie zoals ervaren door gemeenten

Gemeenten stellen bij controles op het stilstaan en parkeren vast dat wanneer chauffeurs van voertuigen van nutsmaatschappijen of hun onderaannemers een parkeerovertreding begaan (parkeren op trottoir, fietspad, in verkeerde rijrichting, ...) het verweer vaak is: "we moesten hier dringend iets komen doen". Ongeacht of dit correct is, geeft dit uiteraard geen vrijgeleide om een parkeerovertreding te begaan en de andere weggebruikers in gevaar te brengen.

Als men zich niet reglementair kan opstellen vanwege de dringendheid, zal op locatie ook wel politie aanwezig zijn, die op dat moment de toestemming kan geven om niet-reglementair te parkeren.

#### 3.1.3. Oplossingen voor parkeren zone dringende interventie

Overleg met de politie.

### 3.2. Zone geplande interventie

#### 3.2.1. Situatie zoals ervaren door Fluvius

Fluvius probeert de dienstvoertuigen onder de 3,5 ton te krijgen, wat niet evident is (zeker niet met de evolutie naar elektrische wagens). Er kan uiteindelijk nergens meer geparkeerd worden.

Er wordt dikwijls kort geparkeerd, voor korte interventies (bv. preventief onderhoud in cabines, een onderhoudswerkzaamheid van een kwartier per cabine, bv. IR metingen op temperatuur, bv. interventies voor het (kort) schakelen op hoogspanning). Er wordt dan wel reglementair geparkeerd, maar niet betaald. Onze medewerkers betalen niet aan de parkeerautomaten en hebben ook geen 4411 app. Het gebruik van de app valt verder nog te overwegen.

Waar vroeger de parkeerwachters vaststellingen deden, en de situatie kon beoordelen, verwachten we dat de automatisering via de scanwagens zal leiden tot meer boetes.

### **3.2.2. Situatie zoals ervaren door gemeenten**

Het lokale parkeerbeleid is lokale autonomie. Dit kan ook niet anders, want elk parkeerbeleid is maatwerk ivm de lokale context, inclusief het parkeren van nutsvoertuigen.

Gemeenten stellen vast dat nutsmaatschappijen of onderaannemers in de onmiddellijke nabijheid van de werklocaties parkeerovertredingen (parkeren op trottoirs, fietspaden, dubbel parkeren, in verkeerde rijrichting opstellen, ...).

Als er met een vergunning gewerkt wordt, moet een parkeerplaats bij de werkput mee in de aanvraag worden opgenomen.

Zeker bij een interventie met een groot voertuig vooraf gepland wordt, weet men dat men parkeerverbod nodig gaat hebben om het voertuig nabij de locatie van de interventie te plaatsen. Dit kan enkel mits overleg met de stad (dus vergunning) om conflicten te vermijden doordat er een andere aanvraag voor deze zone tegelijk zou worden vergund (bv. voor een verhuis).

### **3.2.3. Oplossingen voor parkeren zone geplande interventie**

Voor het parkeren van personenwagens (bv van toezichters) of voertuigen lichte vracht moeten de parkeermodaliteiten gevolgd worden die gelden in de straat waar het voertuig geparkeerd wordt. Dit geldt zowel voor de voertuigen van de nutsbedrijven zelf, als van hun onderaannemers.

Te onderzoeken door Fluvius of ze haar medewerkers toegang kan geven tot 4411.

Voor het parkeren nabij de werfzone van een nutsvoertuig van meer dan 3,5 ton zal er in centra dikwijls een vergunning nodig zijn. Zware voertuigen kunnen immers niet overal reglementair parkeren, en/of worden geweerd.

## OPLOSSINGSRICHTING

- **Parkeren zware nutsvoertuigen: aanvragen via vergunning**
- **Parkeren personenwagens: volgens parkeermodaliteiten ter plaatse**

### 3.3. Zone woning interventiemedewerker

#### 3.3.1. Situatie zoals ervaren door Fluvius

Voor de snelheid van optreden is het aangewezen dat de medewerker van het nutsbedrijf die van wacht is voor dringende interventies, het interventievoertuig nabij zijn woning kan parkeren.

- Een medewerker van wacht die zijn voertuig (> 3,5 ton) niet mag parkeren in de buurt van zijn woning, zou eerst met een eigen voertuig zich buiten de stad moeten verplaatsen naar de betrokken parking, om vervolgens met zijn interventiewagen naar de dringende interventie te vertrekken.
- Fluvius streeft ernaar dat hun interventieploegen zo dicht mogelijk tegen hun wachtgebied wonen, om zo snel mogelijk bij de defecten te zijn en de aanrijtijd zo kort mogelijk te houden. Door parkeerproblemen wordt die aanrijtijd sterk beïnvloed, wat bij bepaalde gasdefecten zeer cruciaal is om gelijktijdig met de andere hulpdiensten te kunnen optreden. En de betrokken straat of wijk terug in een veilige toestand te brengen.

OK in de dorpskern, maar ook daarbuiten is parkeren dikwijls een probleem. En elke gemeente bekijkt dit anders, er is geen beleid over Vlaanderen. Ook zien we een toename in inbraken bij dienstvoertuigen die op een verlaten parking staan.

Fluvius probeert de dienstvoertuigen onder de 3,5 ton te krijgen. Dat lukt voor bepaalde profielen wel, maar het is niet gemakkelijk (zeker niet met evolutie naar elektrische wagens).

#### 3.3.2. Situatie zoals ervaren door gemeenten

In veel centra en woonbuurten geldt een zonale 3,5 ton beperking voor parkeren, onder meer in functie van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zichtbaarheid). Veel speelruimte voor parkeren dicht bij de woning is er dus niet.

Het is niet haalbaar om een parkeermogelijkheid à la carte te creëren voor werknemers van Fluvius die hun dienstvoertuig mee naar huis nemen.

- Op plaatsen waar het parkeren beperkt is tot personenwagens zullen de parkeervakken/stroken/.... ook te kort of te smal zijn om de vrachtwagens van Fluvius te laten parkeren.

- En dan zou er ook een oplossing moeten gevonden worden voor soortgelijke vragen (bv deparnagne VTB-VAB, wanneer die voor FAST moeten takelen). Moet de gemeente dan die dag 2 parkeerplaatsen voorzien?
- Juridisch is dit onmogelijk te signaleren en te handhaven. En moeten er dan bredere parkeervakken gemarkeerd worden?
- Is ook niet aangewezen in centrum met kleine huisjes met één raam  
Veelal kan voor nutsvoertuigen (personenwagén, en ook bestelwagén) een bewonerskaart aangevraagd worden, maar niet voor vrachtwagén.

De problematiek van parkeren zware voertuigen kan verschillen maar is toch een breed gedeelde gemeentelijke bekommernis. Dit wordt dan ook expliciet als thema meegenomen bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen (zowel vrachtroute als parkeren vrachtwagén).

### 3.3.3. Oplossingen voor parkeren zone woning interventiemedewerker

Verschillende gemeenten hebben wel voorbehouden plaatsen voor vrachtwagén, dikwijls aan de rand of langs grotere invalswegén, op plaatsen waar dat veiliger is, of minder overlast veroorzaakt (bv 's morgens vroeg warmdraaien motor)

Indien van toepassing kan met gemeenten onderzocht worden of er dichterbij kan geparkeerd worden door voertuigen voor lichte vracht.

Het kan een aanbeveling zijn om meer in te zetten op het parkeren van vrachtwagén, waar mogelijk ook in de nabijheid van woonbuurten. Maar voor dit laatste zullen de mogelijkheden beperkt zijn.

- Dit is alvast ook een aandachtspunt dat momenteel meegenomen wordt in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Vanuit de gedeelde ervaring dat er nood is aan meer en/of betere parkeermogelijkheden voor vrachtvoertuigen. Bij uitbreiding kan dit uiteraard ook van toepassing zijn voor nutsvoertuigen.

#### OPLOSSINGSRICHTING

- **Aandacht voor parkeren vrachtwagén, ook in de relatieve nabijheid van centra en woonbuurten**
  - **In lokale en regionale mobiliteitsplannen**
- **Parkeermogelijkheden 'lichte vracht' onderzoeken**
- **Dienstvoertuigen kunnen ook onder bewonerskaarten vallen**