Op de gemeenteraad van 25 oktober 2016 werd onder agenda punt 16 - mobiliteit, het parkeerbeleid 2017- goedgekeurd door de meerderheid. Vanaf 16 februari 2017 zal dus het nieuwe parkeerbeleidsplan in werking treden. Tijdens de bewuste gemeenteraadszitting van 25 oktober 2016 werd er door de N-VA fractie zware kritiek geuit tegen dit parkeerplan. Onder meer omwille van de nefaste financiële gevolgen voor de mensen die werken in Brugge.

De N-VA fractie is trouwens de enige fractie die telkens opnieuw ieder voorliggend facet van het nieuwe mobiliteitsplan duidelijk onder de loep heeft genomen en hier tegen in is gegaan. De N-VA fractie is de enige fractie die telkens opnieuw heeft tegen gestemd. Wij willen hier ook nog even herhalen waar dit stadsbestuur heeft geblunderd of aanpassingen heeft moeten doorvoeren.

* Het verplaatsen van de bus stopplaats van de Kuiperstraat naar de Vlamingstraat; Hierdoor wordt een gans gedeelde van de Brugse binnenstad afgezonderd van busvervoer want er rijden geen bussen meer door de as Geldmuntstraat-Noord Zandstraat. Hierdoor worden ook alle bussen door de Sint-Jorisstraat / Vlamingdam gestuurd waardoor een uiterst onveilige situatie gecreëerd wordt voor de studenten en fietsers. Een gevolg hiervan is ook de steeds slechter wordende situatie van het wegdek in voorgenoemde straten.
* Verkeersvrij maken van de twee assen in de shopping-straten; Dit stadsbestuur heeft toch een aanpassing moeten doorvoeren niet enkel naar de uren, in verband met laden en lossen, maar ook in verband met de tonnage van de bestelwagens. Hierbij had men wel over het hoofd gezien dat de binnenstad van Brugge ook leeft van toerisme en horeca.
* Afsluiten van de Katelijnestraat voor doorgaand verkeer; Dit is een nefaste beslissing voor de doorgang naar de Wollestraat en de omgeving van de Vismarkt, Predikherenstraat en Astridpark.
* De parkeernood en het kortparkeren in de Rijselstraat Sint-Michiels; waar bewoners en handelaars geplaagd werden door de parkeerdruk van de studenten van de Hogeschool.
* Ook hebben wij de aandacht gevestigd op de schrijnende verkeerssituatie aan de Gentpoort door het wegvallen van de Kruispoortbrug.

Wij hebben steeds gepleit om na te denken over flankerende maatregelen voor het invoeren van beperkingen in het mobiliteits- en/of parkeerbeleidsplan. Niet alleen om er over na te denken maar zeker ook om deze te implementeren vooraleer er beperkingen worden opgelegd. Men kan de auto niet bannen vooraleer men een oplossing heeft om die ergens efficiënt te kunnen parkeren. Men kan niet staan roepen dat men jonge gezinnen wil aantrekken om in Brugge te komen wonen als ook die jonge mensen niet op een efficiënte manier van en naar hun werk kunnen, kinderen naar school/crèche brengen enzovoort.

Er is vanuit diverse hoeken heftig geprotesteerd tegen dit nieuw parkeerplan. Bijvoorbeeld vanuit het personeel van het Gerechtshof, Spermalie en andere scholen, en vanuit de groep Kernversterkend Brugge die intussen een 600tal leden telt onder de handelaars van de Brugse binnenstad. Deze organisaties wijzen allemaal op een gebrek aan openheid en bereidheid bij het stadsbestuur, tot rechtstreeks overleg en inspraak bij de betrokken. Er wordt door deze organisaties met man en macht gepleit voor een uitstel van de invoering van dit nieuw parkeerplan teneinde te komen tot een echt overleg met alle betrokkenen.

De Brugse N-VA fractie steunt de bezorgdheid van alle Bruggelingen maar ook van alle werknemers in de stad. Deze maatregel is immers A-SOCIAAL, dwingt mensen die in Brugge komen werken om een serieuze knip in hun portemonnee te geven. Hier en daar horen wij al mensen die ander werk aan het zoeken zijn, buiten Brugge. We geven hier enkele voorbeelden om te staven hoe asociaal deze maatregel wel is.

* Een persoon woonachtig in Sint-Kruis, werkt op de rechtbank, en heeft een motorisch gehandicapt kind die hij ’s morgens, ’s middags en ’s avonds van en naar Sint Andreas moet voeren of ophalen. Dit kan hij niet doen met de fiets of bakfiets. Deze persoon kan geen gebruik maken van een gehandicaptenkaart. Sowieso dus betalen om te parkeren aan het werk.
* Grootouders die op woensdagnamiddag of in het weekend voor kleinkinderen komen zorgen. Kleinkinderen die moeten gevoerd worden naar buitenschoolse activiteiten. Die grootouders kunnen hun wagen niet op een randparking zetten om steeds maar met de fiets naar de auto de rijden voor één of andere nieuwe activiteit.
* Oudere mensen die dankzij het frequente bezoek van zorgende kinderen langer in hun huisje kunnen blijven en dus niet ten laste komen van de maatschappij, hier zijn de zorgende kinderen ook de dupe omdat zij nu meer zullen moeten betalen om te parkeren.
* Meerdere ambtenaren die vanuit de binnenstad naar het huis van de Bruggelingen zijn moeten mee verhuizen worden nu gedwongen om een werknemersabonnement te betalen in de parking aan het station, terwijl zij vroeger wel ergens in de blauwe zone konden parkeren.
* Verschillende beroepen laten het ook niet toe om je auto ergens op een randparking te parkeren doordat sommige werknemers vaker weg en weer moeten rijden naar klanten en terug naar het bureau. Ik denk aan immobiliënkantoren, architecten en andere vrije beroepen.
* De beperking van het maximum twee uur parkeren is echt onmogelijk voor sommige praktijken. Denken we maar aan een bezoek aan een dokter, tandarts. Denken we maar aan een bezoek aan een kapper en/of schoonheidsspecialiste waar ook oudere mensen niet altijd in de mogelijkheid zijn om op de fiets te springen.
* Denken we maar eens aan de gewone basislonen van mensen die als poetshulp, bejaardenhelpster in de binnenstad komen werken en die nu voor een volle dag drie euro per uur moeten betalen. Bij deze: is er ook gedacht aan het tarief van een halve werkdag?
* Gevestigde instituten zoals scholen, rust- en verzorgingstehuizen en klinieken zijn op termijn wellicht gedoemd om ook uit de binnenstad weg te trekken. Deze instituten zorgen nu wel voor een aanzienlijke tewerkstelling en bijgevolg ook voor een sociaal weefsel in de binnenstad.
* Horeca en de toerismesector vrezen nu al om personeel te verliezen dat uit de rand naar de binnenstad komt werken. Sommige mensen kunnen immers niet anders dan met hun auto komen werken omdat zij kinderen moeten afzetten en ophalen aan school. Zijn dus niet in de mogelijkheid om eerst nog hun auto op een randparking te parkeren en dan op de fiets te springen naar de binnenstad. Dit brengt veel te veel tijdsverlies met zich mee.
* In de marge van dit alles werd ik erop gewezen dat op de website/facebook van de Gemeente Jabbeke het nieuwe parkeerbeleid van Brugge toegelicht is en menige negatief commentaar werd voorzien. Bye Bye Brugge, vanaf nu zeker winkel in de rand, …

Ik heb deze praktische voorbeelden willen aanhalen omdat deze situaties direct uit het leven gegrepen zijn. Omdat ik denk dat ook de gemeenteraadsleden in de meerderheid zich in deze situaties kunnen inleven.

Wij vragen met de N-VA fractie om in te gaan om het voorstel om de beslissing van het voorliggende parkeerplan uit te stellen. Ik geef hierbij het voorstel van beslissing.

Artikel 25 van het Retributiereglement op het parkeren, zoals goedgekeurd op de gemeenteraad van 25 oktober 2016 wordt vervangen door de volgende bepaling:

“ Artikel 25 – Dit retributiereglement vervangt vanaf 16 september 2017 het gelijknamige retributiereglement, laatst her vastgesteld in de gemeenteraadszitting van 18 juni 2016.”