|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen | verz.nr. | Datum  27/8/2019 |
|  |  |  |  |  |

**Betreft**: gemeenteraad Brugge 27/8/2019

Punt 10 : aanpassing retributiereglement

bovengronds parkeren - de ‘bescheiden’

verhoging ... dit legt de stad duidelijk geen

windeieren ...

De tarieven van het bovengronds parkeren in onze stad worden vanaf 1/1/2020 aangepast. (1e uur : 2 €, 2e uur : 3 €, 3de uur : 4 €, 4de uur : 5 €)

We nemen met gemengde gevoelens kennis van dit voornemen. Het college zelf noemt de verhoging in haar collegebesluit van 29/4 jl. “een **bescheiden stijging** van de tarieven” ... Nu een stijging van 9 € naar 14 € voor iemand die 4 uur parkeert bovengronds (+ 55 %) kunnen we geen indexaanpassing meer noemen ... In de strategische visienota toerisme lezen we dat Brugge door bezoekers als duur wordt gepercipieerd. Met 7,3/10 op vlak van prijs-kwaliteit doen we het ook minder goed dan de andere kunststeden. Deze **exorbitante stijging van de parkeertarieven** zal dit verhaal alleen maar accentueren, ook al spelen in deze natuurlijk ook andere zaken een rol.

We begrijpen enigszins wel de doelstellingen van de stad : langparkeerders verwijzen naar de ondergrondse randparkings en de bovengrondse parkeerplaatsen zoveel als mogelijk voorbehouden voor onze bewoners én kortparkeerders. Dat 4 uur bovengronds parkeren wordt aangehouden, is een goed zaak. We hebben toch een aantal voorstellen en opmerkingen :

* Waarom niet het betalend parkeren bovengronds beperken van 9u **tot 19u** ? (ipv 20u)
* Het **eenvoudiger** maken van de betalingsprocedure aan de parkeerautomaten. (sms parkeren b.v. lukt slechts bij 3 providers)
* **Meer** **shop&go parkeerplaatsen** voorzien in onze stad en deelgemeenten. (max. 30 min – met sensoren) De impact op onze lokale economie mogen we niet onderschatten.
* Een **gratis parkeeruur** inbouwen over de middag, zodat de mensen kunnen shoppen/lunchen.
* Een systeem uitwerken van een forfait parkeerkaart voor bedrijven die frequent in de binnenstad werkzaam zijn.
* Ook **Bruggelingen uit de randgemeenten** betalen deze ‘nieuwe’ tarieven als ze opteren om bovengronds te parkeren. Ook dit kan/zal een negatieve impact hebben op onze handel in de binnenstad. Ouderen en/of mensen die minder goed te been zijn, zullen niet parkeren in een randparking op relatief grote afstand voor hen....
* Inzetten op **meer capaciteit in onze randparkings en/of meer randparkings**. De uitbreiding van het ’t Zand met 635 parkeerplaatsen zal onvoldoende zijn. Komt ook rijkelijk laat ... Willen we Brugge autoluwer maken, moeten we nog meer inzetten op randparkings (of uitbreiding) ervan. We denken b.v. aan een uitbreiding van parking ’t Station. Welke plannen heeft het stadsbestuur in deze ?
* De 3 park&ride parkings (Steenbrugge, Boogschutterslaan en Jan Breydel) ,goed voor 445 parkeerplaatsen, kennen actueel een **gemiddelde bezettingsgraad van amper 36%.** Wanneer zal het stadsbestuur werk maken van een betere ontsluiting van deze 3 park&ride parkings ? Dit zou de parkeerdruk in de stad alvast ten goede komen.

Dat voortaan de max. 90 bezoekerscodes voor de bewoners via een **e-loket** zullen kunnen gekocht worden en voor 1 uur of 4 uur is een goede zaak.

Nu, ik besluit met een fin. opmerking : de inkomsten voor de stad uit parkeerautomaten zouden doorstijgen naar bijna 6 miljoen €. (2016 : 2 miljoen €) Tel daarbij nog de retributies (recordaantal van 82.000 stuks à 30 € in 2018 – 2,5 miljoen €) en de vergoedingen uit de concessie met de uitbater van de ondergrondse parking (stijging van 2 naar 3 miljoen €), en het ganse parkeerverhaal levert de stad vanaf 2020 **> 11 miljoen € aan ‘parkeerinkomsten’ op**. Meer dan een **verdubbeling** in vgl. met amper 3 jaar geleden ... **Dit legt de stad duidelijk geen windeieren** ! Om over na te denken ...

Dank voor uw antwoord.

**Geert Van Tieghem**

**Fractieleider N-VA Brugge**