

GEMEENTELIJKE ADVIESRAAD VOOR MILIEU EN NATUUR

De Adviesraad voor Milieu en Natuur nam kennis van het **voorstel Parkeernota** en heeft volgende bedenkingen en suggesties:

Het voorstel van de Parkeernota is een opsomming van de parkeerzones met bijhorende tarieven. Nergens is deze nota een inspirerend, vernieuwend document **in lijn met de doelstellingen en geformuleerde acties in het klimaatplan**.

De Milieuraad vindt dat het gemeentebestuur het klimaatplan effectief als handleiding moet gebruiken bij het opmaken van dergelijke nota's en het nemen van beslissingen.

Hieronder toetsen we de Parkeernota aan het Klimaatplan.

1. De goede intenties uit het Klimaatplan:

- I.3 Krachtlijnen

“ De gemeente Merelbeke wil vooral inzetten op het verduurzamen van:

- Mobiliteit: zowel de vloot, rij- en **verplaatsingsgedrag van het eigen gemeentebestuur** als dat van alle inwoners, bedrijven en organisaties op het grondgebied.”

.....

- IV.1.2 Gemeentelijke mobiliteit

“ De gemeente Merelbeke heeft een **belangrijke voorbeeldfunctie** naar haar inwoners, bedrijven en organisaties op haar grondgebied. De gemeente Merelbeke moet als trekker tonen hoe het zijn uitstoot van CO2 kan verminderen. De mobiliteit van de gemeentelijke ambtenaren moet verduurzamen door het verminderen van het aantal voertuigkilometers en een verbetering van de milieukeurmerken van de vloot en de gebruikte brandstoffen. Het aankoopbeleid speelt hier een cruciale rol. **De gemeente Merelbeke zet in op het stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer voor woonwerkverkeer en dienstopdrachten**. Ook wil de gemeente Merelbeke het autoverkeer in het kader van dienstopdrachten ontraden.”

-

Doelstellingen tegen 2030

De gemeente Merelbeke wil 50% minder voertuigkilometers door lichte voertuigen.

De gemeente Merelbeke wil 25% minder voertuigkilometers door zware voertuigen.

De gemeente Merelbeke wil 17,5% elektrificatie van lichte voertuigen.

Acties	Ton CO ₂
Een mobiscan uitvoeren om zo de routes van de collega's op de gemeentediensten in kaart te brengen en een duurzame oplossing op maat aanbieden	126
Stimuleren van fietsgebruik bij medewerkers voor dienstverplaatsingen en woonwerkverkeer door: <ul style="list-style-type: none"> · Stimuleren (of verplichten) van gebruik van de fiets voor opleidingen en dienstverplaatsingen (wanneer haalbaar) · Aankopen of leasen elektrische fietsen personeel (lopend) 	
Mobiliteitsbehoefte verminderen door: <ul style="list-style-type: none"> · Telewerken mogelijk maken · Aantal individuele verplaatsingen beperken, vb. organisatie gezamenlijke vormingsmomenten 	
Carpoolen stimuleren	
Openbaar vervoer promoten: <ul style="list-style-type: none"> · Gratis openbaar vervoer voor personeel (uitgevoerd) meer bekend maken · Combineren van gratis openbaar vervoer met fietsvergoeding 	

De voorstellen uit de Parkeernota:

- “ 3.5.2. Handelaars van Merelbeke die niet in een eerder genoemde parkeerzone wonen kunnen vanzelfsprekend geen bewonerskaart krijgen. Zij kunnen per handelszaak één parkeerkaart voor handelaars kopen aan 15 euro per maand. Daarmee mogen ze steeds in de zones ‘CENTRUM’ en ‘RAND’ parkeren. Ook op de bovengrondse parkings mogen ze staan. Enkel in de zone ‘KERN’ mogen ze niet parkeren tussen 9 en 18 uur. Handelaars kunnen maximum één kaart per handelszaak kopen. Willen zij personeelsleden laten parkeren, dan kunnen zij een jaarabonnement voor de centrumparkings kopen.”

“ 3.5.6. Personeelsleden gemeente en politie, Mandatarissen gemeente en OCMW: Deze groep krijgt een abonnement aangeboden op de centrumparkings aan een voordelig tarief.”

→ Dit voorstel beantwoordt niet aan de acties in het Klimaatplan. Door een goedkoop abonnement (tarief?) aan mandatarissen en personeel te geven, zet de gemeente niet aan tot duurzaam verplaatsingsgedrag!

Een jaarabonnement voor personeel uit een handelszaak is niet onterecht, maar nogal discriminerend tegenover het gemeentepersoneel. Het gemeentebestuur wil toch dat zoveel mogelijk bezoekers alternatieven zoeken voor de personenwagen?

Er zijn trouwens wel mandatarissen en personeelsleden in Merelbeke die het goede voorbeeld geven.

Weetje: Bij de Stad Gent krijg je als personeelslid GEEN parkeerabonnement, ook niet tegen voordelig tarief.

Verder in de parkeernota formuleert het bestuur de verwachting van de burger om zich duurzamer te verplaatsen:

3.9.1. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening is aan herziening toe, voornamelijk op vlak van parkeernormen. De hoge minimumnorm die vroeger is opgelegd zorgt er nu voor dat parkeergarages niet verkocht geraken of dat mensen in de richting van de aankoop van een 2de wagen kijken, eerder dan de alternatieven zoals autodelen, (elektrisch) fietsen of openbaar vervoer grondig onderzoeken.

→ Advies 2020/01-A: Geen voordelig parkeertarief voor gemeentepersoneel, politie en mandatarissen, gezien de doelstellingen en acties in het ondertekende Klimaatplan.

2. Goede intenties uit het klimaatplan:

Acties	Ton CO ₂
<ul style="list-style-type: none"> • Opvolgen van mobilititeit op bovenlokaal niveau (lopend) en druk zetten op hogere overheden voor wegen die geen gemeentelijke bevoegdheid zijn • Ruimtelijke ordening mbt mobiliteit richten op duurzame vervoerswijzen door richtlijnen voor toegankelijkheid zwakke weggebruikers; volop inzetten op STOP-principe; centrum verkeersarm maken en aantrekkelijker maken voor zwakke weggebruikers; doordacht parkeerbeleid; beperken van verkeersdrempels en slalomwegen • Autoverkeer ontmoedigen door o.a. parkeerplaatsen uit het centrum en naar de rand verplaatsen; herbekijken van het parkeerbeleid nabij sportinfrastructuur ism verenigingen, met gerichte acties naar de doelgroepen, experimenteren kostprijs/voordelen ifv duurzaamheid transportwijze; doorgaand autoverkeer omleiden en vermijden • Inwoners sensibiliseren om minder de auto te nemen door o.a. organiseren van de campagne 'Helden op de fiets' 	6.781

Volgens de Parkeernota:

- De parkeerplaatsen blijven en het is de bedoeling om de auto's naar de centroparkings te leiden. De maatregelen **zullen het centrum niet verkeersarm en niet aantrekkelijker maken voor zwakke weggebruikers.**

Fietsers worden geweerd en kunnen volgens voorzichtige voorstellen in de meerjarenplanning in de toekomst een alternatieve, parallelle weg volgen. Dit is een goed alternatief als je op doorreis bent, maar als je als fietser in het centrum moet zijn, blijft het een onveilige en onplezierige doortocht. Voor de fietser betekent dit ook omrijden, terwijl de auto gemakkelijk in twee richtingen door het centrum kan blijven rijden.

De campagne 'Helden op de fiets' is één piste om te sensibiliseren. Structurele maatregelen maken het de twijfelende inwoner gemakkelijker om de stap te zetten naar meer fietsgebruik.

→ Advies 2020/01-B: Meer maatregelen nemen om het autoverkeer te ontmoedigen en een aangenamer en veiliger klimaat voor de fietser creëren, gezien de doelstellingen en acties in het ondertekende Klimaatplan.

- “ 3.7. Laad & Loszone: In de zone 'KERN' zijn het grootste deel van de parkeerplaatsen aangeduid met klinknagels. Die laten we onaangeroerd, behalve 2 parkeerplaatsen, recht tegenover Huis 14 Hebbelynck en inrit parking Vredegerecht (zie rechts op figuur 8). Deze plaatsen creëren immers een onveilige situatie voor de voetgangers langs de steenweg en

vooral voor de mensen die de steenweg willen oversteken. Om de handelaars te ondersteunen willen we hier wel voorzien in een Laad & Loszone. Zo staan deze (vracht)wagens van de weg en wordt de doorstroming van alle soorten verkeer niet belemmerd. Dit komt dus de verkeersveiligheid van alle weggebruikers ten goede en niet in het minst ook de personen die het laden en lossen uitvoeren.”

→ **Wordt het voor overstekende voetgangers net niet onveiliger door vrachtwagens op die plaats te laten lossen en laden?**

→ **Advies 2020/01-C: Onderzoeken of het niet beter is om de laad-en loszone voor vrachtwagens net na het zebrapad te leggen.**

Advies per email voorgelegd aan alle leden en unaniem goedgekeurd door de leden die gereageerd hebben.



J. SMIS