

CONSEIL COMMUNAL DU 7 MARS 2022
GEMEENTERAAD VAN 7 MAART 2022

REGISTRE
REGISTER

Présents
Aanwezig

Aleksandra Kokaj, *Présidente/De Voorzitster* ;
Boris Dilliès, *Bourgmestre/Burgemeester* ;
Thibaud Wyngaard, Jonathan Biermann, Maëlle De Brouwer, Carine Gol-Lescot, Perrine Ledan, Valentine Delwart, François Jean Jacques Lambert, Daniel Hublet, *Echevin(s)/Schepen(en)* ;
Eric Sax, Marc Cools, Béatrice Fraiteur, Joëlle Maison, Emmanuel De Bock, Jean-Luc Vanraes, Jérôme Toussaint, Pierre Desmet, Diane Culer, Marion Van Offelen, Odile Margaux, Michel Cohen, Blaise Godefroid, Aurélie Czekalski, Caroline Van Neste, Véronique Lederman-Bucquet, Yannick Franchimont, Cédric Didier Norré, Michel Bruylant, Lise Batugowski, Jean-Pierre Collin, Jacques Spelkens, *Conseiller(s) communal(aux)/Gemeenteraadslid(liden)* ;
Patrick De Nutte, *Le Secrétaire communal f.f./De wnd. gemeentesecretaris*

Excusés
Verontschuldigd

Björn Becker, Céline Fremault, Bernard Hayette, Kathleen Delvoeye, Stefan Cornelis, Vanessa Issi, Cécile Egrix, Nicolas Clumeck, Hans Marcel Joos Van de Cauter, Patrick Zygas, Fathiya Alami, *Conseiller(s) communal(aux)/Gemeenteraadslid(liden)*.

Ouverture de la séance à 19:10
Opening van de zitting om 19:10

SÉANCE PUBLIQUE - OPENBARE ZITTING

DÉPARTEMENT ESPACE PUBLIC - DEPARTEMENT OPENBARE RUIJTE

Parking - Parking

07.03.2022/A/0001 **Parking.- Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées, aux cartes de dérogation et aux tarifs.- Avis de la Commune d'Uccle.**

Le Conseil,

Vu l'article 10 de l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation qui prévoit que le gouvernement révisé les tarifs après avis des conseils communaux;

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale;

Vu le courrier du 24.12.2021 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sollicitant l'avis du Conseil communal sur le projet d'arrêté, adopté en première lecture lors du conseil des ministres du 24.12.2021, modifiant l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation, en particulier les tarifs des zones, des cartes et des redevances;

Vu les ateliers organisés par Brulocalis à l'attention des Communes les 17 et 24 novembre 2021 au sujet de cette réforme relative au stationnement;

Vu la demande formulée par plusieurs participants aux ateliers organisés par Brulocalis d'une nécessaire différenciation des tarifs de stationnement dans toutes les zones entre les tarifs du centre – voir de l'hyper centre – et de la périphérie;

Vu le benchmarking international relatif aux politiques de stationnement réalisé par Stratec, Engie et BM présenté qui révèle que les tarifs pratiqués à Bruxelles sont

moindres par rapport à nombre de villes européennes et belges;

Vu la séance de questions-réponses à l'attention des Communes qui s'est tenue le 13 janvier dernier;

Vu que l'avis des Communes était initialement sollicité pour le 11 février mais que ce délai a été prorogé jusqu'au 4 mars 2022;

Vu l'intégration des enjeux environnementaux dans l'organisation des villes et des communes;

Vu la politique de gestion du stationnement à Uccle en vigueur depuis 2004 et le Plan d'Action Communal de Stationnement mis en œuvre depuis 2016;

Vu la nécessité de garantir une rotation du stationnement sur les parties réglementées de notre territoire communal ($\pm 50\%$ du territoire) et de protéger le stationnement des riverains;

Vu la pression du stationnement très marquée dans plusieurs secteurs réglementés;

Vu la répartition des zones actuelles de stationnement au sein de la commune;

Vu la hausse des prix de l'énergie et l'inflation qui induit, pour une part de la population, une perte du pouvoir d'achat et qui se traduit par une augmentation générale et durable des prix;

Vu les conséquences sociales et économiques qu'engendrerait une hausse généralisée des tarifs de stationnement ; Vu le plan régional Good Move adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui prévoit la suppression de plusieurs dizaines de milliers de places de stationnement en voirie à l'horizon 2030, qui n'est que partiellement compensée par la création de places hors voirie;

Vu que le gouvernement justifie notamment la forte augmentation des tarifs prévue dans le projet d'arrêté par sa volonté de rendre le stationnement hors voirie plus attractif alors qu'un tel stationnement n'existe pas ou insuffisamment dans de nombreux quartiers des communes de seconde couronné et à Uccle en particulier;

Vu qu'il faudrait étudier la possibilité d'adapter les tarifs de stationnement, pour les cartes riverains et professionnelles, en fonction de la situation sociale des personnes;

Vu qu'il conviendrait de dégager une solution spécifique notamment pour les aides ménagères;

Vu la forte révision des tarifs proposée dans le projet d'arrêté transmis (voir tableau récapitulatif en annexe) et détaillée également par voie de presse ; émet les remarques suivantes :

- une augmentation de la redevance forfaitaire de 25 € à 30 €, au lieu de 35 €, 40 € et 45 € tel que suggéré, paraît suffisante;
- dans les zones rouges, oranges, grises et vertes, pour ce qui concerne la 1ère demi-heure, conserver le tarif actuel de 0,50 €, s'agissant d'un stationnement de très courte durée qui s'inscrit dans une logique de rotation et qui permet, par exemple, de réaliser quelques courses rapides;
- dans les zones vertes, le tarif horaire pour la 2e heure devrait être comparable aux heures qui suivent, à savoir 2,60 € et non 3,5 €. Que le tarif horaire de la 2e heure en zone verte demeurait ainsi moindre que celui d'application dans la zone orange;
- une progressivité annuelle des hausses tarifaires amorcée l'année suivant l'adoption de la future ordonnance sur une durée par exemple de trois années;
- l'abonnement annuel pour stationnement d'un vélo dans une box vélo passerait de 60 à 15 euros par an et serait dès lors aligné sur le prix de la carte riverain pour le 1er véhicule, ce qui est davantage logique;
- la possibilité d'octroyer une heure de stationnement gratuit devrait être prévue dans des circonstances particulières telles que chantier d'envergure, braderies, périodes de solde etc.
- le fait que les parkings de dissuasion soient rendus gratuits pour les personnes qui poursuivent leur route en transport en commun est positif. Qu'il est par ailleurs important que la tarification proposée dans ceux-ci soit plus attractive que celle d'application en voirie, au risque sinon d'accroître la pression sur le stationnement en

voirie, dans les artères résidentielles situées à proximité. Qu'il devra s'agir d'un point d'attention, au futur parking Stalle, en ce qui concerne le personnel et les étudiants de l'Espace formation PME (EFP);

Considérant que la réforme soumise porte sur la tarification, ne se positionne dès lors pas sur les autres aspects relatifs à la politique de stationnement. Qu'il est toutefois souhaitable de rappeler trois demandes de notre assemblée relatives aux cartes de dérogation, à savoir :

- la nécessité de prévoir, pour les garagistes, la possibilité d'acquérir un quota limité de cartes de dérogation « secteur automobile », portant sur quelques véhicules qui peuvent stationner simultanément en voirie;
- la nécessité de mettre en place une carte professionnelle « courte durée » (3 mois ? 6 mois ?), par exemple pour un enseignant amené à effectuer un remplacement dans une école;
- la nécessité de développer rapidement, à l'échelle régionale ou fédérale, un système permettant la reconnaissance automatique des véhicules couverts par des cartes « personnes en situation de handicap » afin de pallier les problèmes rencontrés actuellement;

Considérant l'absence d'évaluation de l'agence Parking.brussels;

Considérant l'absence d'un audit de Parking.brussels avant une hausse de la tarification;

Considérant qu'il est essentiel que les règles relatives au stationnement soient harmonisées sur un territoire régional dont la superficie est limitée, dans un objectif de lisibilité pour le citoyen, tout en veillant à ce que les communes conservent une certaine autonomie,

Décide de communiquer le présent avis au Ministre-président du Gouvernement bruxellois, M. Vervoort et à la Ministre de la Mobilité, Mme Van den Brandt, en demandant que soient prises en compte toutes les remarques émises dans celui-ci.

***M. l'Echevin Wyngaard**, après avoir remercié les membres de l'assemblée qui ont participé à la rédaction de cet avis, précise que le travail collectif a permis d'intégrer une série des demandes émises, notamment quant à l'impact social et économique des hausses proposées ou à la réalisation d'études en vue d'une tarification plus sociale des cartes de riverain et d'une prise en compte de l'impact logistique et technique pour l'attribution des cartes de dérogation.*

Pour ce qui concerne les zones vertes, où le stationnement est payant mais illimité dans le temps (contrairement aux zones rouges où le stationnement est limité à maximum deux heures), le Collège a introduit la modification selon laquelle le prix ne doit pas varier en fonction de la durée mais demeurer stable pour chaque heure supplémentaire.

L'avis intègre aussi une mention en faveur du personnel et des étudiants de l'espace formation PME Infac-Infobo dans le cadre du futur parking de dissuasion à Stalle ainsi qu'une mention pour l'identification automatique et simplifiée des cartes « handicapés ».

L'avis reprend les demandes du groupe socialiste relatives à l'Agence Parking Brussels, et notamment ses remarques sur l'absence d'évaluation et d'audit de cet organisme.

M. l'Echevin Wyngaard souligne également la fixation de la redevance forfaitaire de 25 € à 30 € plutôt qu'à 35, 40 ou 45 €, de manière à tenir compte du niveau d'inflation actuel.

L'avis de la commune demande également, outre le maintien du 1^{er} quart d'heure gratuit, l'exonération de la hausse tarifaire pour le second quart d'heure, dans une logique de rotation des stationnements de courte durée.

M. l'Echevin Wyngaard souligne la baisse de 60 € à 15 € du tarif vélos ainsi que la gratuité du stationnement dans les parkings de dissuasion pour les personnes qui poursuivent leur chemin dans les transports en commun.

Le Collège est inquiet face à la hausse tarifaire proposée par le Ministre de la Mobilité et propose donc le passage des zones rouges en zone orange afin de tenir compte de la réalité du stationnement à Uccle, la situation des communes de la seconde couronne n'étant pas comparable à celles du centre-ville.

***M. Cools** constate que le projet d'arrêté du Ministre de la Mobilité se prononce en faveur d'une forte augmentation des tarifs de stationnement en voirie sur le territoire régional.*

Plusieurs communes bruxelloises, dont les majorités politiques sont diverses, ont émis un avis négatif.

La majorité ucquoise n'a pas eu ce courage.

Certes, l'avis initial a été modifié de manière à tenir compte de certaines remarques de l'opposition. Mais vu les nouveaux considérants introduits, il eût été plus logique d'émettre un avis négatif.

L'arrêté vise à encourager les citoyens à privilégier les parkings hors voirie mais Uccle doit tenir compte de ses spécificités, et notamment du fait que La Bascule est le seul lieu disposant d'une alternative hors voirie.

Imposer les dispositions de cet arrêté à une commune telle qu'Uccle n'est pas raisonnable.

M. Cools espère que la majorité soutiendra ses amendements, et notamment que le MR ne sera pas en contradiction avec les positions qu'il défend à cet égard dans d'autres communes ou à l'échelon régional.

***M. Norré** rappelle que lors des débats sur l'impact des travaux de la chaussée d'Alseberg sur le stationnement, M. l'Echevin de la Mobilité a tenu des propos radicaux en affirmant que les citoyens devront changer leur comportement.*

À présent, les commerçants déplorent que de nombreux Ucquois en viennent à faire leurs courses à Waterloo parce que le parking y est gratuit, ce qui s'avère en définitive un non-sens sur le plan écologique.

Mais la principale critique du groupe socialiste réside dans l'absence de prise en compte des réalités sociales par la majorité actuelle : ce sont les gens les plus modestes qui sont contraints d'utiliser la voiture, parce que les logements à loyer modeste où ils sont domiciliés sont situés dans des quartiers excentrés, et le recours à l'automobile est d'autant plus indispensable qu'Uccle est moins bien desservie en transports en commun.

La brochure de présentation indique que la nouvelle politique de stationnement sera mise en œuvre en collaboration avec les communes, en précisant que le plan régional constitue un cadre obligatoire que les communes dotées d'un plan de stationnement devront adapter en fonction de leurs spécificités locales.

Le Collège a-t-il été impliqué dans la rédaction du document sur la politique de stationnement ?

Le groupe socialiste ne s'attendait pas à une prise de position forte de la part du Collège, étant donné que le débat budgétaire a démontré que le MR espère la perception de recettes communales supplémentaires via le stationnement et qu'Ecolo ne tient guère compte des conséquences sociales de ses positions idéologiques.

Pourtant, 6 communes bruxelloises ont émis un avis négatif sur le projet d'arrêté, non dans une optique de rejet massif mais avec le souhait d'une meilleure prise en compte des réalités locales et sociales.

La crise sanitaire, l'extension de l'e-commerce et la concurrence des communes voisines nuisent au commerce ucquois. L'instauration de tarifs de stationnement prohibitifs, sans tenir compte de la capacité contributive de chacun, ne ferait qu'accentuer ce phénomène, surtout dans un contexte marqué par une forte poussée inflationniste.

L'adoption de montants forfaitaires est une erreur car elle ne permet pas de prendre

en compte la situation concrète des personnes concernées.

Pour ce qui concerne l'amendement 1, la comparaison avec les grandes villes européennes n'est pas un argument suffisant pour justifier une augmentation forfaitaire.

Dans le cadre de l'amendement 2, l'instauration d'une zone bleue serait plus pertinente pour favoriser la rotation.

Le groupe socialiste est plutôt favorable à l'amendement 4 mais souhaiterait que la majorité ait le courage politique de rendre un avis négatif sur ce projet d'arrêté.

Plutôt que de punir les citoyens par des tarifs prohibitifs, les socialistes préfèrent des mesures incitatives telles que des aménagements adéquats, mais les propositions émises en ce sens par M. Norré lors de la dernière séance du Conseil communal ont été refusées sous un prétexte budgétaire.

M. Norré salue toutefois la qualité des discussions entre les différents groupes politiques du Conseil communal au cours des dernières semaines : la motion a été retravaillée de manière à prendre en compte les remarques de l'opposition.

Le groupe socialiste demeure opposé à l'avis, pour lequel il sollicite un vote nominal.

M. Desmet estime que M. l'Echevin Wyngaard a pris en considération les différentes sensibilités politiques présentes au sein du Conseil.

Vu qu'il s'agit d'un avis à rendre sur une proposition de la Région bruxelloise, il faut éviter d'avoir une approche trop localiste, tout en tenant compte des spécificités ucloises.

La mobilité ne peut se concentrer uniquement sur la voiture, dont le stationnement constitue un aspect connexe, mais doit inclure aussi les transports en commun.

Les tarifs proposés pour le stationnement à Uccle demeurent raisonnables.

Mme Culer salue la bonne collaboration entre les différents groupes politiques.

L'avis constitue un compromis constructif : un refus pur et simple serait inaudible pour la Région.

Les augmentations tarifaires proposées sont en corrélation avec l'augmentation du coût de la vie et de l'indexation, tout en maintenant l'attractivité du commerce local.

Le groupe MR soutiendra cet avis.

M. De Bock signale que ce débat peut avoir lieu parce que les groupes du PS et de Défi au Parlement régional ont insisté pour que les communes soient consultées.

Il peut arriver que certains bourgmestres se cachent un peu hypocritement derrière la politique régionale en se prononçant officiellement pour une politique de mobilité cohérente tout en n'étant pas mécontents de voir leurs recettes communales augmenter grâce à la taxation des automobilistes.

M. De Bock se réjouit toutefois de l'« union sacrée » qui semble se constituer sur cette thématique au sein du Conseil communal.

Tant que Parking Brussels n'offre pas un service de qualité, il ne sert à rien d'y être associé.

La scan-car suscite des interrogations, notamment quant au renversement de présomption, vu que certains automobilistes ont parfois été flashés alors qu'ils n'étaient pas dans une situation réellement infractionnelle.

M. De Bock salue la limitation de la redevance à 30 €, étant donné que la Région était prête à la porter à 40 €, voire à 50 € dans les zones « événements ». Il constate cependant que le Collège est favorable à une indexation de cette redevance.

Les personnes qui ont 5 à 10 minutes de retard après avoir approvisionné un parcmètre paient à la fois la redevance et l'horodateur. Avec la technologie de la scan-car, il devrait être possible dans ce cas de déduire le paiement, de manière à éviter que les usagers concernés ne subissent une double peine.

Mme Batugowski attire l'attention du Collège sur les inquiétudes des riverains du nouveau centre administratif quant au problème du stationnement.

Mme Maison estime que le courage politique consiste parfois à aller à l'encontre des sentiments qui émergent spontanément dans l'opinion. Il convient donc d'expliquer pourquoi, en fonction d'une certaine vision de l'avenir de la ville, une solution plus coûteuse peut s'avérer meilleure à moyen terme.

Selon Mme Maison, l'évolution du texte a donné lieu à des avancées positives, telles que la demande d'évaluation de Parking Brussels ou la prise en compte de la situation particulière des enseignants ou du personnel soignant.

Le but de l'ordonnance consiste à dissuader le parking en voirie et encourager le parking hors voirie, mais plus globalement d'augmenter la qualité de vie en ville.

Or, les conséquences de la politique de mobilité sur la santé publique sont loin d'être satisfaisantes : 60 % de l'espace public bruxellois sont dédiés aux voitures, Bruxelles est classée à la 8^{ème} place dans la liste de 1.000 villes européennes ayant fait l'objet d'une analyse de leur taux de mortalité dû au dioxyde d'azote, 530 morts prématurées pourraient être évitées chaque année à Bruxelles, 7.000 décès annuels sont imputables aux particules fines en Belgique, 60 % des émissions polluantes sont dues au trafic routier, 6 % des décès naturels sont causés par la pollution de l'air.

Vu que ce sont des éléments à prendre en considération dans la réflexion en matière de stationnement, Mme Maison émettra un vote positif.

M. l'Echevin Wyngaard répond que le Collège a voulu formuler un avis équilibré, critique sur certains points et constructif sur d'autres.

Vu que le Plan régional de stationnement est censé être révisé dans les prochains mois, le Collège aura encore l'occasion de débattre d'un nouvel avis à rendre.

Les communes conservent une certaine autonomie quant au déploiement de la panoplie de zones de couleurs correspondant à des tarifications distinctes du stationnement.

Le Collège est en faveur du passage des artères les plus commerçantes du rouge à l'orange, les autres zones demeurant inchangées.

Pour ce qui concerne les abords de la nouvelle Maison communale, la majorité s'est prononcée en faveur du statu quo, donc du maintien en zone bleue, étant donné qu'il faut examiner comment le stationnement va évoluer avant de procéder à un éventuel changement.

Cette thématique a fait l'objet d'une large concertation : il y a eu une réunion d'information préalable, suivie de plusieurs ateliers, auxquels les mandataires politiques et des agents communaux ont pu participer, et complétée encore par des discussions au sein de la Conférence des Bourgmestres.

M. l'Echevin Wyngaard manifeste un certain étonnement face aux revendications sociales de M. Norré quant à la tarification, alors que trois des quatre communes où la seconde carte est supérieure à 100 € sont dirigées par des bourgmestres de sa famille politique.

L'évaluation de la politique de stationnement est prévue dans le cadre de la révision du Plan communal de mobilité.

La situation des aides ménagères évoquée en groupe de travail fait l'objet du 5^{ème} amendement proposé au vote.

M. Cools estime que l'avis ne doit pas être trop exhaustif quant aux professions bénéficiaires de cartes de dérogation, car on risquerait de ne pas penser à certaines professions qui seraient susceptibles d'en bénéficier.

M. le Bourgmestre signale que les discussions dans le cadre de la Conférence des Bourgmestres n'ont guère été constructives étant donné que certains bourgmestres,

pour se donner le beau rôle auprès de leur population, y ont tenu des propos outranciers en refusant par principe une augmentation d'un seul euro.

Il est tout à l'honneur de la commune d'Uccle que dans le cadre de cet avis, la majorité et l'opposition soient parvenues à coopérer pour émettre un avis équilibré et constructif.

M. Cools précise que le groupe Uccle en avant est en faveur d'une politique de mobilité équilibrée, ce qui implique le refus du « tout à la voiture ».

M. Cools rappelle à cet égard qu'il est l'auteur d'une motion visant à l'amélioration des transports en commun, notamment par la prolongation du métro à Uccle. Cette motion a été votée à l'unanimité par le Conseil communal.

Cependant, une politique équilibrée doit refuser tout autant le « tout anti-voiture » que le « tout pro-voiture ».

Or, le Ministre régional de la Mobilité a déclaré être partisan d'une ville « sans voiture ».

Affirmer que la politique de stationnement doit être différenciée en fonction des lieux ne relève pas d'une vision clochementerlesque.

Le groupe Uccle en avant n'est pas opposé à toute augmentation des tarifs de stationnement; ce qu'il refuse, c'est une augmentation généralisée.

M. Cools admet qu'un refus absolu serait inaudible pour la Région. Mais ici, il s'agit juste d'émettre un avis, positif ou négatif, pour provoquer le dialogue.

M. Norré reconnaît qu'il faut tenir compte du fait que la moitié des ménages bruxellois ne dispose pas d'un véhicule (le taux est de 40 % à Uccle).

Toutefois, les quartiers populaires comme celui du Homborch sont moins bien desservis en transports en commun.

Prétendre que de toute façon la voiture coûte cher (au minimum 800 €/mois) est un argument discutable, dans la mesure où de nombreuses personnes précarisées, contraintes d'utiliser la voiture pour aller travailler (notamment dans des zonings industriels), achètent souvent des véhicules d'occasion.

M. Norré n'est pas hostile à une augmentation des prix dans certaines situations; il est opposé à une augmentation forfaitaire pour tout le monde.

Il faut établir une certaine proportionnalité qui tienne compte de la situation sociale des familles concernées. Et il en est de même pour les tarifs des éventuelles cartes de stationnement supplémentaires.

M. De Bock signale que les voitures de société et les véhicules utilitaires ne sont pas compris dans les statistiques relatives à la proportion d'Ucclois disposant de voitures. Par ailleurs, les personnes âgées, qui souvent n'ont pas ou plus de voiture, ne circulent pas nécessairement dans les transports publics.

Vu que la part de l'automobile dans la mobilité est amenée à diminuer; Il faudra trouver d'autres sources pour récupérer les 5 à 6 millions d'euros de recettes induites par la voiture.

Selon M. De Bock, l'avis évoque bien l'ensemble des problèmes mais manque de clarté dans sa conclusion : est-il positif ou négatif par rapport au point de vue de la Région ?

M. Vanraes se réjouit de constater que majorité et opposition sont parvenues à un consensus sur un avis susceptible d'inciter la Région à corriger sa position.

Mme Maison mentionne quelques erreurs grammaticales et orthographiques qui devraient être corrigées dans le texte.

M. Cools précise que son 1^{er} amendement (relatif à la suppression du bench marking)

veut supprimer l'impression selon laquelle l'arrêté du gouvernement bruxellois irait dans le bon sens.

Mme Maison conteste le point de vue de M. Cools, en s'appuyant sur l'étude de l'OCDE citée par l'éditorialiste du quotidien *Le Soir*.

M. l'Echevin Wyngaard répond que le Collège ne cautionne pas les 4 premiers amendements.

Pour le Collège, les deux premiers amendements ne sont pas pertinents parce qu'ils visent à supprimer des données factuelles.

M. Cools précise que son 2^{ème} amendement repose sur le constat que la rotation du stationnement est déjà assurée par les tarifs actuels et ne serait pas amplifiée par une augmentation de ces tarifs.

M. l'Echevin Wyngaard estime que cet amendement consiste à supprimer deux phrases qui ne font que définir les objectifs de la politique de stationnement.

Le Collège ne partage la position de M. Cools, car il s'agirait de supprimer des éléments purement factuels.

M. Cools précise que son 3^{ème} amendement conteste l'aval donné par la majorité à la plupart des hausses de tarifs proposées par la Région, puisque les modifications suggérées par le Collège ne concernent que certaines d'entre elles.

M. l'Echevin Wyngaard estime que les propositions du Collège sont très modérées, dans la mesure où elles consistent à tenir compte de l'inflation, et il en est de même pour les autres taxes communales.

L'amendement de M. Cools supprime de facto les dispositions du Collège relatives au tarifs en zone verte et au second quart d'heure de stationnement, qui, selon M. l'Echevin Wyngaard, sont pourtant nécessaires pour garantir le stationnement.

M. Cools précise que son 4^{ème} amendement vise à rendre un avis négatif, et ce d'autant que le contenu de l'ordonnance a évolué sur des points importants, notamment l'organisation de l'Agence régionale de stationnement ou les sanctions éventuelles infligées aux communes.

M. l'Echevin Wyngaard estime que l'autonomie communale n'est pas remise en cause, puisque la Région se contente de définir des seuils de tarification : rien n'empêche les communes d'instaurer des tarifs allant au-delà des seuils définis.

Les communes sont aussi en mesure de changer la couleur de la zone de stationnement où sont incluses les quartiers considérés.

Un consensus parvient à être dégagé au sein de l'assemblée quant à l'énoncé de la formule conclusive de l'avis soumis au vote, de manière à lever les ambiguïtés quant à la position de la commune. Ceci fait l'objet d'un 5^{ème} amendement déposé par la majorité.

M. Cools signale que le groupe Uccle en avant s'abstiendra sur ce 5^{ème} amendement parce qu'il est partisan d'un vote négatif tout en reconnaissant que la version amendée du texte est meilleure que la version initiale.

Les groupes PS et Défi s'abstiennent pour des raisons analogues.

Le 6^{ème} et dernier amendement, relatif aux aides ménagères, recueille l'assentiment de l'assemblée.

Les 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} amendements sont rejetés majorité contre opposition, Mme Maison ayant pour sa part rejoint la majorité pour les votes du 1^{er} et du 3^{ème} amendements.

Le 4^{ème} amendement, qui a fait l'objet d'un vote nominal, est rejeté par 23 non, 8 oui et une abstention.

Le 5^{ème} amendement est adopté par la majorité, l'opposition s'étant abstenue.

Le 6^{ème} amendement est adopté à l'unanimité.

Le Conseil approuve le point.

32 votants : 22 votes positifs, 3 votes négatifs, 7 abstentions.

Non : Eric Sax, Marc Cools, Véronique Lederman-Bucquet.

Abstentions : Béatrice Fraiteur, Joëlle Maison, Emmanuel De Bock, Odile Margaux, Cédric Didier Norré, Lise Batugowski, Jacques Spelkens.

Parking.- Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones, de vrijstellingskaarten en de tarieven.- Advies van de gemeente Ukkel.

De Raad,

Gelet op artikel 10 van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten, dat voorziet dat de regering de tarieven herzielt na advies van de gemeenteraden;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de brief van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24/12/2021 die het advies van de gemeenteraad vraagt over het ontwerp van besluit, goedgekeurd in eerste lezing in de ministerraad van 24/12/2021, tot wijziging van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten, in het bijzonder de tarieven van de zones, kaarten en retributies;

Gelet op de workshops die op 17 en 24 november 2021 door Brulocalis voor de gemeentes georganiseerd werden over deze hervorming met betrekking tot het parkeren;

Gelet op de vraag die door verschillende deelnemers aan de door Brulocalis georganiseerde workshops geformuleerd werd naar een noodzakelijke differentiatie van de parkeertarieven in alle zones tussen de tarieven van het centrum - zelfs van het hypercentrum - en de rand;

Gelet op de voorgestelde internationale benchmarking met betrekking tot het parkeerbeleid door Stratec, Engie en BM, die aantoonde dat de tarieven die in Brussel gehanteerd worden lager zijn in vergelijking met heel wat Europese en Belgische steden;

Gelet op de vraag-antwoordsessie bestemd voor de gemeentes, die plaatsvond op 13 januari;

Aangezien het advies van de gemeentes oorspronkelijk gevraagd werd tegen 11 februari, maar deze termijn verlengd werd tot 4 maart 2022;

Gelet op de integratie van de milieu-uitdagingen in de organisatie van de steden en gemeentes;

Gelet op het beheersbeleid van het parkeren in Ukkel, van kracht sinds 2004, en het Gemeentelijk Parkeeractieplan, dat sinds 2016 van kracht is;

Gelet op de noodzaak om een parkeerrotatie te garanderen in de gereglementeerde delen van ons gemeentelijk grondgebied (± 50 % van het grondgebied) en de

parkeergelegenheid van de buurtbewoners te beschermen;

Gelet op de overduidelijke parkeerdruk in verschillende gereguleerde sectoren;

Gelet op de verdeling van de huidige parkeerzones in de gemeente;

Gelet op de stijging van de energieprijzen en de inflatie die voor een deel van de bevolking leidt tot een verlies van koopkracht en die zich vertaalt in een algemene en duurzame stijging van de prijzen;

Gelet op de maatschappelijke en economische gevolgen die een algemene verhoging van de parkeertarieven met zich mee zou brengen;

Gelet op het gewestelijk Good Move-plan, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, dat de schrapping van tienduizenden parkeerplaatsen op de weg tegen 2030 voorziet, die slechts deels gecompenseerd wordt door de aanleg van plaatsen naast de weg;

Aangezien de regering de sterke stijging van de tarieven voorzien in het ontwerp van besluit meer bepaald rechtvaardigt door haar wens om parkeren naast de weg aantrekkelijker te maken, terwijl dergelijke parkeerplaatsen niet of onvoldoende aanwezig zijn in talrijke wijken van de gemeentes in de tweede ring en in Ukkel in het bijzonder;

Aangezien de mogelijkheid bestudeerd zou moeten worden om de parkeertarieven voor de bewoners- en professionele kaarten aan te passen op basis van de sociale situatie van de personen;

Aangezien het gepast zou zijn een specifieke oplossing te zoeken, meer bepaald voor de hulp in het huishouden;

Gelet op de sterke herziening van de tarieven die voorgesteld wordt in het bezorgde ontwerp van besluit (zie samenvattende tabel in de bijlage) en ook gedetailleerd wordt in de pers; formuleert de volgende opmerkingen :

- een verhoging van de forfaitaire retributie van € 25 naar € 30, in plaats van € 35, € 40 en € 45 zoals voorgesteld, lijkt voldoende;
- in de rode, oranje, grijze en groene zones, wat betreft het eerste halfuur, het huidige tarief van € 0,50 behouden aangezien het gaat om parkeren van zeer korte duur dat in de lijn ligt van een roteerlogica en dat het bijvoorbeeld mogelijk maakt om enkele snelle boodschappen te doen;
- in de groene zones zou het uurtarief voor het 2e uur vergelijkbaar moeten zijn met de volgende uren, meer bepaald € 2,60 in plaats van € 3,50. Zo blijft het uurtarief van het 2e uur in een groene zone lager dan datgene dat van toepassing is in oranje zones;
- een jaarlijkse progressiviteit van de tariefverhogingen aangevat in het jaar na de goedkeuring van de toekomstige ordonnantie over een duur van bijvoorbeeld drie jaar;
- het jaarabonnement voor het stallen van een fiets in een fietsbox zou dalen van € 60 naar € 15 per jaar en zou bijgevolg aangepast worden aan de prijs van de bewonerskaart voor het eerste voertuig, wat logischer is;
- de mogelijkheid om een gratis uur parkeren toe te kennen zou voorzien moeten worden in bijzondere omstandigheden, zoals werken van grote omvang, braderijen, koopjesperiodes, enz.;
- het feit dat de overstapparkings gratis gemaakt worden voor mensen die hun weg met het openbaar vervoer voortzetten is positief. Het is overigens belangrijk dat de erin voorgestelde tariefbepaling aantrekkelijker is dan diegene die van toepassing is op de weg, met het risico dat de parkeerdruk op de weg, in de residentiële straten in de buurt, anders zou toenemen. Dit moet een aandachtspunt zijn op de toekomstige parking Stalle, wat betreft het personeel en de studenten van de Espace Formation PME (EFP);

Overwegende dat de ingediende hervorming betrekking heeft op de tariefbepaling en bijgevolg geen standpunt inneemt over de andere aspecten met betrekking tot het parkeerbeleid; Dat het echter wenselijk is om drie verzoeken van onze vergadering met betrekking tot de vrijstellingskaarten te herhalen, meer bepaald :

- de noodzaak om voor garagehouders de mogelijkheid te voorzien om een beperkt

aantal vrijstellingskaarten "automobielsector" aan te schaffen voor enkele voertuigen die gelijktijdig op de weg mogen parkeren;

- de noodzaak om een professionele kaart "korte duur" (3 maanden? 6 maanden?) in te voeren, bijvoorbeeld voor een leerkracht die een vervanging moet doen in een school;

- de noodzaak om op gewestelijke of federale schaal snel een systeem te ontwikkelen voor de automatische herkenning van voertuigen met een gehandicaptenkaart om de huidige problemen te verhelpen;

Overwegende het gebrek aan evaluatie van het agentschap Parking.brussels;

Overwegende het gebrek aan een audit van Parking.brussels voor een verhoging van de tarieven;

Overwegende dat het essentieel is dat de regels met betrekking tot het parkeren op elkaar afgestemd worden op een gewestelijk grondgebied waarvan de oppervlakte beperkt is, in een streven naar duidelijkheid voor de burgers, waarbij erover gewaakt wordt dat de gemeentes een zekere autonomie behouden,

Beslist het onderhavige advies mee te delen aan de minister-president van de Brusselse regering, dhr. Vervoort, en aan de minister van Mobiliteit, mevr. Van den Brandt, en te vragen dat alle erin geformuleerde opmerkingen in aanmerking genomen worden.

***Schepen Wyngaard** bedankt de leden van de vergadering die aan de opstelling van dit advies hebben meegewerkt en zegt dat een aantal van de gedane verzoeken kon worden ingewilligd, met name wat betreft de sociale en economische gevolgen van de voorgestelde verhogingen of de uitvoering van studies met het oog op een socialer tariefsysteem voor bewonerskaarten en het in aanmerking nemen van de logistieke en technische gevolgen van de toewijzing van de vrijstellingskaarten.*

Wat de groene zones betreft, waar betaald moet worden maar de parkeertijd onbeperkt is (in tegenstelling tot de rode zones waar max. twee uur mag worden geparkeerd), heeft het college het amendement ingediend dat de prijs niet mag variëren naar gelang van de duur maar stabiel moet blijven voor elk extra uur.

Het advies bevat ook een verwijzing ten bate van het personeel en de studenten van het opleidingscentrum PME Infac-Infobo in het kader van de toekomstige overstapparking Stalle, alsmede een verwijzing naar de automatische en vereenvoudigde identificatie van kaarten voor mindervaliden.

In het advies wordt ingegaan op de verzoeken van de PS betreffende het agentschap Parking Brussels, en met name op haar opmerkingen over het ontbreken van evaluatie en controle van dit orgaan.

De schepen wijst er ook op dat de forfaitaire vergoeding moet worden vastgesteld op € 25 tot € 30 in plaats van op € 35, € 40 of € 45 om rekening te houden met het huidige inflatieniveau.

In het advies van de gemeente wordt niet alleen gevraagd het eerste kwartier gratis te houden maar ook om vrijstelling van de tariefverhoging voor het tweede kwartier om de rotatie van kortparkeerders te bevorderen.

De schepen legt de nadruk op de verlaging van het fietstarief van € 60 naar € 15 en op het gratis parkeren in de overstapparkings voor mensen die hun reis voortzetten met het openbaar vervoer.

Het college is bezorgd over de door de minister van Mobiliteit voorgestelde tariefverhoging en stelt daarom voor de rode zones te wijzigen in oranje zones om rekening te houden met de parkeerrealiteit in Ukkel omdat de situatie in de gemeenten van de tweede ring niet vergelijkbaar is met die in het stadscentrum.

***De h. Cools** merkt op dat het ontwerpbesluit van de minister van Mobiliteit voorstander is van een forse verhoging van de parkeertarieven in het gewest.*

Verskillende Brusselse gemeenten, met verschillende politieke meerderheden, hebben een negatief advies uitgebracht.

De Ukkelse meerderheid had deze moed niet.

Weliswaar werd het oorspronkelijke advies gewijzigd om rekening te houden met

bepaalde opmerkingen van de oppositie. Maar gezien de nieuwe overwegingen zou het logischer zijn geweest om een negatief advies uit te brengen.

Het besluit wil de burgers ertoe aanzetten de voorkeur te geven aan het parkeren buiten de straat maar Ukkel moet rekening houden met zijn specifieke kenmerken, en met name met het feit dat La Bascule de enige plaats is met een dergelijk alternatief.

Het opleggen van de bepalingen van dit besluit aan een gemeente als Ukkel is niet redelijk.

Hij hoopt dat de meerderheid zijn amendementen zal steunen, en met name dat de MR niet in strijd zou zijn met de standpunten die hij in dit verband in andere gemeenten of op gewestelijk niveau verdedigt.

De h. Norré herinnert eraan dat tijdens de debatten over de gevolgen van de werkzaamheden aan de Alsebergsesteenweg voor het parkeren, de schepen van Mobiliteit een aantal radicale uitspraken had gedaan en had gezegd dat de burgers hun gedrag zouden moeten veranderen.

Nu klagen handelaars dat veel Ukkelaars aan Waterloo komen winkelen omdat parkeren gratis is, wat uiteindelijk ecologisch gezien geen zin heeft.

Maar het belangrijkste punt van kritiek van de PS is dat de huidige meerderheid geen rekening houdt met de sociale realiteit: het zijn de armste mensen die gedwongen zijn de auto te gebruiken omdat de goedkope woningen waarin zij wonen in afgelegen gebieden liggen en het gebruik van de auto is des te noodzakelijker omdat Ukkel minder goed wordt bediend door het openbaar vervoer.

In de presentatiebrochure staat dat het nieuwe parkeerbeleid zal worden uitgevoerd in samenwerking met de gemeenten, waarbij wordt gepreciseerd dat het gewestplan een verplicht kader vormt dat de gemeenten met een parkeerplan zullen moeten aanpassen aan hun specifieke lokale kenmerken.

Was het college betrokken bij de opstelling van het parkeerbeleidsdocument?

De PS verwachtte geen krachtig standpunt van het college aangezien uit het begrotingsdebat is gebleken dat de MR hoopt op extra gemeentelijke inkomsten uit parkeren en Ecolo geen rekening houdt met de sociale gevolgen van haar ideologische standpunten.

Toch hebben 6 Brusselse gemeenten een negatief advies uitgebracht over het ontwerpbesluit, niet met de bedoeling om het massaal af te wijzen, maar met de wens om beter rekening te houden met de lokale en sociale realiteit.

De gezondheids crisis, de uitbreiding van de online handel en de concurrentie van de naburige gemeenten zijn allemaal nadelig voor de Ukkelse handel. De invoering van prohibitieve parkeertarieven, zonder rekening te houden met het bijdragevermogen van eenieder, zou dit verschijnsel alleen maar accentueren, vooral in een context die wordt gekenmerkt door een sterke inflatie.

De vaststelling van forfaitaire bedragen is een vergissing omdat geen rekening wordt gehouden met de concrete situatie van de betrokken personen.

Wat amendement 1 betreft, is de vergelijking met grote Europese steden geen afdoende argument om een forfaitaire tariefverhoging te rechtvaardigen.

In amendement 2 zou de invoering van een blauwe zone geschikter zijn om de rotatie te bevorderen.

De PS is eerder voorstander van amendement 4, maar zou graag zien dat de meerderheid de politieke moed had om een negatief advies uit te brengen over dit ontwerpbesluit.

In plaats van de burgers te straffen met prohibitieve tarieven, geven de socialisten de voorkeur aan stimulerende maatregelen zoals adequate voorzieningen, maar de voorstellen die de h. Norré in die zin heeft gedaan tijdens de laatste vergadering van de gemeenteraad werden om budgettaire redenen verworpen.

De h. Norré prees echter de kwaliteit van de besprekingen tussen de verschillende fracties in de gemeenteraad van de afgelopen weken: de motie werd opnieuw

geformuleerd om rekening te houden met de opmerkingen van de oppositie.
De PS blijft tegen het advies, waarvoor zij om een stemming bij naamafroeping heeft verzocht.

De h. Desmet is van mening dat schepen Wyngaard rekening had gehouden met de verschillende politieke gevoeligheden in de raad.

Aangezien het een advies betrof over een gewestelijk voorstel, was het van belang een te lokale aanpak te vermijden, rekening houdend met de specifieke Ukkelse kenmerken.

Mobiliteit mag niet alleen gericht zijn op de auto, waarvan parkeren een verwant aspect is, maar moet ook het openbaar vervoer omvatten.

De voorgestelde tarieven voor parkeren in Ukkel blijven redelijk.

Mevr. Culer is tevreden over de goede samenwerking tussen de verschillende fracties. Het advies was een constructief compromis: een pure weigering zou voor het Gewest onaanvaardbaar zijn.

De voorgestelde tariefverhogingen zijn in overeenstemming met de stijging van de kosten van levensonderhoud en de indexering, terwijl de aantrekkelijkheid van de plaatselijke handel behouden blijft.

De MR zal dit advies steunen.

De h. De Bock wijst erop dat dit debat kon plaatsvinden omdat de PS en Défi in het gewestelijke parlement erop hadden aangedrongen dat de gemeenten zouden worden geraadpleegd.

Het kan gebeuren dat sommige burgemeesters zich hypocriet achter het gewestelijk beleid verschuilen door zich officieel uit te spreken voor een samenhangend mobiliteitsbeleid, terwijl ze tegelijkertijd niet onwelwillend staan tegenover een verhoging van hun gemeentelijke inkomsten dankzij de belasting van automobilisten.

De h. De Bock is echter blij dat de gemeenteraad eensgezind lijkt te zijn over deze kwestie.

Zolang Parking Brussels geen goede dienst biedt, heeft het geen zin om betrokken te zijn.

De scanauto roept vragen op, met name over de omkering van het vermoeden, aangezien sommige automobilisten soms zijn geflitst terwijl zij niet echt in overtreding waren.

Hij was ingenomen met de beperking van de retributie tot € 30, aangezien het Gewest bereid was de retributie te verhogen tot € 40, of zelfs € 50 in "evenementenzones". Hij merkt op dat het college voorstander is van indexering van deze retributie.

Mensen die 5 tot 10 minuten te laat zijn na het vullen van een parkeermeter betalen zowel het tarief als de meter. Met de scanautotechnologie moet het in dit geval mogelijk zijn de betaling in mindering te brengen zodat de betrokken gebruikers niet dubbel worden gestraft.

Mevr. Batugowski vestigt de aandacht van het college op de bezorgdheid van de bewoners van het nieuwe bestuurscentrum over het parkeerprobleem.

Mevr. Maison is van mening dat politieke moed er soms in bestaat in te gaan tegen de gevoelens die spontaan bij de publieke opinie opkomen. Daarom moet worden uitgelegd waarom, afhankelijk van een bepaalde visie op de toekomst van de stad, een duurdere oplossing op middellange termijn beter kan zijn.

Volgens mevr. Maison heeft de evolutie van de tekst geleid tot positieve stappen vooruit, zoals het verzoek om een evaluatie van Parking Brussels of de aandacht voor de bijzondere situatie van leerkrachten of verzorgend personeel.

Het doel van de ordonnantie is het parkeren op straat te ontmoedigen en het parkeren buiten de straat aan te moedigen, maar meer in het algemeen de levenskwaliteit in de

stad te verbeteren.

De gevolgen van het mobiliteitsbeleid voor de volksgezondheid zijn echter verre van bevredigend: 60 % van de Brusselse openbare ruimte is gewijd aan auto's, en Brussel staat op de 8ste plaats in de lijst van 1.000 Europese steden waarvan het sterftecijfer door stikstofdioxide is geanalyseerd. Elk jaar kunnen in Brussel 530 vroegtijdige sterfgevallen worden vermeden, 7000 sterfgevallen per jaar zijn toe te schrijven aan fijn stof in België, 60 % van de vervuilende uitstoot is toe te schrijven aan het wegverkeer en 6 % van de natuurlijke sterfgevallen wordt veroorzaakt door luchtverontreiniging.

Aangezien dit elementen zijn waarmee rekening moet worden gehouden bij de bezinning over het parkeren, zal mevr. Maison voor stemmen.

Schepen Wyngaard antwoordt dat het college een evenwichtig advies wou formuleren, kritisch op bepaalde punten en constructief op andere.

Aangezien het gewestelijk parkeerplan in de komende maanden zal worden herzien, zal het college nog de gelegenheid hebben om een nieuw advies te bespreken.

De gemeenten behouden een zekere autonomie bij het instellen van de reeks gekleurde zones die overeenstemmen met verschillende parkeertarieven.

Het college is voorstander om de meest commerciële straten van rood in oranje te veranderen, waarbij de andere zones ongewijzigd blijven.

Wat het gebied rond het nieuwe gemeentehuis betreft, was de meerderheid voorstander van de status quo, d.w.z. handhaving van de blauwe zone, omdat eerst moet worden onderzocht hoe het parkeren zich zal ontwikkelen, alvorens veranderingen aan te brengen.

Over deze kwestie is uitgebreid overleg gepleegd: er is een inleidende informatievergadering geweest, gevolgd door verschillende workshops waaraan politieke vertegenwoordigers en gemeenteambtenaren konden deelnemen, en afgerond met besprekingen binnen de conferentie van burgemeesters.

Schepen Wyngaard toont zich enigszins verbaasd over de sociale eisen die de h. Norré aan de prijsstelling stelt, ook al worden drie van de vier gemeenten waar de tweede kaart meer dan 100 euro kost, bestuurd door burgemeesters uit zijn politieke familie.

De evaluatie van het parkeerbeleid is gepland in het kader van de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De situatie van de gezinshulp, die in de werkgroep aan de orde is gesteld, is het onderwerp van het 5de amendement ter stemming wordt voorgelegd.

De h. Cools is van mening dat het advies niet te uitpuittend moest zijn ten aanzien van de vraag welke beroepen voor vrijstellingskaarten in aanmerking zouden komen, aangezien het risico bestaat dat niet wordt nagedacht over bepaalde beroepen die er baat bij zouden kunnen hebben.

De burgemeester wijst erop dat de besprekingen tijdens de conferentie van burgemeesters niet erg constructief waren geweest, aangezien sommige burgemeesters, in een poging om in de ogen van hun kiezers goed over te komen, schandelijke opmerkingen hadden gemaakt en principieel weigerden een verhoging met slechts één euro te aanvaarden.

Het strekt de gemeente Ukkel tot eer dat de meerderheid en de oppositie er in het kader van dit advies in geslaagd zijn samen te werken om een evenwichtig en constructief advies uit te brengen.

De h. Cools verklaart dat Uccle en avant voorstander is van een evenwichtig mobiliteitsbeleid, wat impliceert dat de benadering "alles voor de auto" wordt verworpen.

Hij herinnert eraan dat hij de indiener was van een motie gericht op de verbetering van het openbaar vervoer, met name door de uitbreiding van de metro naar Ukkel. Deze motie werd door de gemeenteraad unaniem aangenomen.

Een evenwichtig beleid moet echter weigeren "helemaal voor de auto" of "helemaal tegen de auto" te zijn.

De gewestelijke minister van Mobiliteit heeft verklaard voorstander te zijn van een "autovrije" stad.

Zeggen dat het parkeerbeleid moet worden gedifferentieerd naar gelang van de locatie is geen clochemerleske visie.

Uccle en avant is niet tegen een verhoging van de parkeertarieven maar wel tegen een algemene verhoging.

Hij geeft toe dat een absolute weigering onhoorbaar zou zijn voor het Gewest. Maar hier gaat het gewoon om het geven van een mening, positief of negatief, om een dialoog uit te lokken.

De h. Norré erkent dat rekening moet worden gehouden met het feit dat de helft van de Brusselse gezinnen niet over een auto beschikt (in Ukkel is dat 40%).

De volksbuurten, zoals Homborch, worden echter minder goed bediend door het openbaar vervoer.

Beweren dat een auto toch al duur is (minstens € 800/maand) is een twijfelachtig argument aangezien veel kansarmen, die gedwongen zijn een auto te gebruiken om naar het werk te gaan (vooral in industriegebieden), vaak tweedehandswagens kopen. Hij is niet tegen een prijsverhoging in bepaalde situaties maar wel tegen een forfaitaire verhoging voor iedereen.

Er moet sprake zijn van een zekere evenredigheid, waarbij rekening wordt gehouden met de sociale situatie van de betrokken gezinnen. Hetzelfde geldt voor de tarieven van eventuele extra parkeerkaarten.

De h. De Bock wijst erop dat bedrijfswagens niet zijn opgenomen in de statistieken over het aandeel van de Ukkelse inwoners die over een auto beschikken.

Bovendien maken ouderen, die vaak geen auto (meer) hebben, niet noodzakelijk gebruik van het openbaar vervoer.

Aangezien het aandeel van de auto in de mobiliteit zal afnemen, zullen andere bronnen moeten worden gevonden om de 5 à 6 miljoen euro aan inkomsten die de auto genereert, terug te verdienen.

Volgens de h. De Bock komen in het advies wel alle problemen aan de orde, maar is de conclusie onduidelijk: is het advies positief of negatief ten opzichte van het standpunt van het Gewest?

De h. Vanraes verheugt zich erover dat de meerderheid en de oppositie een consensus hadden bereikt over een advies dat het Gewest ertoe zou aanzetten zijn standpunt te corrigeren.

Mevr. Maison vermeldt enkele grammaticale en spelfouten die in de tekst moeten worden gecorrigeerd.

De h. Cools verduidelijkt dat zijn eerste amendement (over het schrappen van de bench marking) bedoeld was om de indruk weg te nemen dat het besluit van de Brusselse regering in de goede richting ging.

Mevr. Maison betwist het standpunt van de h. Cools en baseert zich daarbij op de OESO-studie die door de redacteur in Le Soir wordt aangehaald.

Schepen Wyngaard antwoordt dat het college de eerste vier amendementen niet

steunt.

Voor het college waren de eerste twee amendementen niet relevant omdat zij tot doel hadden feitelijke gegevens te schrappen.

De h. Cools zegt dat zijn 2de amendement gebaseerd was op de constatering dat de parkeerrotatie reeds gewaarborgd was door de huidige tarieven en niet zou worden vergroot door een verhoging van deze tarieven.

Schepen Wyngaard is van mening dat dit amendement bestond uit het schrappen van twee zinnen waarin slechts de doelstellingen van het parkeerbeleid werden omschreven.

Het college is het niet eens met het standpunt van de h. Cools, aangezien dit zou betekenen dat zuiver feitelijke elementen zouden worden geschrapt.

De h. Cools verklaart dat zijn 3de amendement de goedkeuring door de meerderheid van het merendeel van de door het Gewest voorgestelde tariefverhogingen betwistte, aangezien de door het college voorgestelde wijzigingen slechts op enkele daarvan betrekking hadden.

Schepen Wyngaard is van mening dat de voorstellen van het college zeer gematigd waren, aangezien zij rekening hielden met de inflatie, en hetzelfde gold voor andere gemeentebelastingen.

Het amendement van de h. Cools schrapt de facto de bepalingen van het college inzake de tarieven voor de groene zone en het tweede kwarttarief voor parkeren, volgens schepen Wyngaard noodzakelijk om het parkeren te garanderen.

De h. Cools legt uit dat zijn 4de amendement tot doel had een negatief advies uit te brengen, vooral omdat de inhoud van de ordonnantie op belangrijke punten was gewijzigd, zoals de organisatie van het gewestelijke parkeeragentschap en de mogelijke sancties die aan de gemeenten worden opgelegd.

Schepen Wyngaard is van mening dat de gemeentelijke autonomie niet in het geding is aangezien het Gewest genoeg neemt met het vaststellen van tariefdrempels: niets belet de gemeenten om tarieven in te voeren die de vastgestelde drempels overschrijden.

Gemeenten kunnen ook de kleur van de parkeerzone wijzigen waar de betrokken wijken zijn opgenomen.

In de vergadering werd een consensus bereikt over de formulering van de slotformule van het advies dat ter stemming werd voorgelegd, om elke dubbelzinnigheid over het standpunt van de gemeente weg te werken. Dit is het onderwerp van een 5de amendement dat door de meerderheid is ingediend.

De h. Cools wijst erop dat Uccle en avant zich voor dit 5de amendement zou onthouden omdat zij voorstander is van een negatieve stemming, maar tegelijkertijd erkent dat de gewijzigde versie van de tekst beter is dan de oorspronkelijke versie.

De PS en Défi onthouden zich om soortgelijke redenen.

Het 6de en laatste amendement, dat betrekking had op gezinshulp, wordt door de vergadering goedgekeurd.

Amendementen 1, 2 en 3 zijn met meerderheid van stemmen tegen de oppositie verworpen. Mevr. Maison heeft zich bij de meerderheid aangesloten voor de stemming over amendementen 1 en 3.

Het 4de amendement, waarover stemming bij naamafroeping werd gevraagd, werd verworpen met 23 stemmen tegen, 8 stemmen voor en 1 onthouding.

Het 5de amendement werd door de meerderheid gesteund. De oppositie onthield zich.

Het 6de amendement is unaniem aangenomen.

De Raad keurt het punt goed.

32 stemmers : 22 positieve stemmen, 3 negatieve stemmen, 7 onthoudingen.

Nee : Eric Sax, Marc Cools, Véronique Lederman-Bucquet.

Onthoudingen : Béatrice Fraiteur, Joëlle Maison, Emmanuel De Bock, Odile

Margaux, Cédric Didier Norré, Lise Batugowski, Jacques Spelkens.

5 annexes / 5 bijlagen

211224_Besluit_parkeertarieven.pdf, 211224 Tableur comparatif tarifs stationnement.pdf,

211224_VDB_UCC_AvisConseilCommunal_TarifsStationnement.pdf, 130718

AGRBC Tarifs zones et cartes (FR).docx, 130718 AGRBC Tarifs zones et cartes (NL).docx

DÉPARTEMENT AFFAIRES GÉNÉRALES - DEPARTEMENT ALGEMENE ZAKEN

Secrétariat central - Centraal secretariaat

07.03.2022/A/0002 **Motion demandant de ne pas alourdir les tarifs de stationnement en Région bruxelloise déposée par M. Cools.**

Le point est retiré.

Motie die het niet verhogen van de parkeertarieven in het Brussels Gewest vraagt, ingediend door de h. Cools.

Het punt wordt ingetrokken.

2 annexes / 2 bijlagen

Justification motion sur les tarifs de stationnement.docx, Motion sur les tarifs de stationnement.docx

07.03.2022/A/0003 **Question orale de M. Cools : le futur du dépôt Saint-Job.**

M. Cools explique que les jeunes ménages ont très difficile à acquérir un logement à Uccle et il explique que l'utilisation du droit d'emphytéose pourrait faciliter cette acquisition de logement.

M. Cools pense que ce type de projet pourrait se faire à l'ancien dépôt de la voirie au coin de la chaussée de Saint-Job et de la rue Papenkasteel étant donné le déménagement de ce dépôt vers les locaux de l'ancien dépôt de la poste rue de Stalle.

M. Cools pense qu'il faut faciliter la propriété des jeunes à Uccle et pour cela, il renouvelle la proposition qu'il a faite lors du débat sur le budget 2022 de la Régie foncière et le plan trisannuel 2022-2024 de celle-ci. Il pense que la commune pourrait soit mettre les parcelles de terrain à la disposition de jeunes ménages qui construiraient eux-mêmes dans le respect des prescrits du permis de lotir qui serait

élaboré par la commune. La Commune peut aussi décider de construire elle-même et ensuite de permettre à des jeunes ménages d'acquérir leur logement ou alors, elle pourrait choisir de mettre ce terrain à la disposition de Citydev avec l'objectif que cet organisme régional y développe du logement moyen acquisitif à destination de jeunes ménages.

Quelle que soit la formule retenue, ma question au Collège est : celui-ci est-il prêt à initier un projet de logement acquisitif pour de jeunes ménages sur le terrain aujourd'hui affecté au dépôt communal à l'angle Saint-Job/Papenkasteel ?

M. Biermann répond affirmativement à la question orale de M. Cools et il explique que les contacts qu'il a eus avec le Cabinet de Mme Ben Hamou, dans le cadre du contrat logement, ont permis d'insister sur la nécessité, dans la création du logement public, d'avoir du logement moyen et du logement modéré notamment pour les jeunes.

M. Biermann évoque également des discussions sur le fait que la Commune considère que construire sur des parcelles entièrement non-bâtie serait une mauvaise idée. Par opposition, M. Biermann trouve intéressant de transformer des friches, comme le dépôt Papenkasteel, dans le cadre de ces préoccupations de logements.

M. Cools n'est pas entièrement satisfait de la réponse et il explique que pour lui, les projets de Mme Ben Hamou, sont des projets de logements publics, sociaux, moyens ou modestes.

M. Cools explique que pour lui, le logement moyen locatif n'est pas intéressant dû au fait que la Commune trouve difficilement des locataires car le public cible préfère faire un emprunt que de payer un loyer.

M. Biermann explique que dans le cadre du contrat logement de la SLRB il y a aussi des projets de communauté qui concerne du logement acquisitif avec démembrement du droit de propriété.

M. Biermann pense que l'on peut envisager ce qui a été décrit par M. Cools mais il voudrait que l'on trouve des alternatives aux propositions qui ont été formulées jusqu'à présent par la Région en matière de développement de logement public sur le territoire communal car ces propositions ne satisfont pas le Collège.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van de h. Cools : de toekomst van de opslagplaats Sint-Job.

De h. Cools geeft aan dat het voor jonge gezinnen zeer moeilijk is om in Ukkel een woning te kopen en dat het erfpachtrecht dit zou kunnen vergemakkelijken.

Een dergelijk project zou kunnen worden uitgevoerd in het voormalige magazijn van de Wegendienst (hoek Sint-Jobsesteenweg / Papenkasteelstraat) omdat dit magazijn zal verhuizen naar het oude magazijn van de post (Stallestraat).

Eigendom voor jongeren in Ukkel moet worden bevorderd en hij herhaalt het voorstel dat hij heeft gedaan tijdens het debat over de begroting 2022 van de Grondregie en haar driejarenplan 2022-2024. De gemeente zou percelen ter beschikking kunnen stellen van jonge gezinnen die er zelf zouden kunnen bouwen, in naleving van de gemeentelijke verkavelingsvergunning. De gemeente zou ook zelf kunnen bouwen en vervolgens jonge gezinnen hun woning laten verwerven, of ervoor kiezen deze grond ter beschikking te stellen aan Citydev die er middelgrote woningen voor jonge gezinnen kan ontwikkelen.

Is het college bereid een project van koopwoningen voor jonge gezinnen op te starten op het terrein dat momenteel wordt gebruikt voor het gemeentelijke magazijn op de hoek Sint-Job/Papenkasteel ?

De h. Biermann antwoordt bevestigend en legt uit dat de contacten die hij heeft gehad met het kabinet van mevrouw Ben Hamou in het kader van het huisvestingscontract het mogelijk hebben gemaakt om aan te dringen op de noodzaak op openbare huisvesting, middelgrote en bescheiden woningen, met name voor jongeren.

De gemeente is van mening is dat bouwen op volledig onbebouwde percelen een slecht idee zou zijn. Hij vindt het daarentegen interessant om braakliggende terreinen, zoals het magazijn Papenkasteel, te transformeren in het kader van deze huisvestingsnood.

De h. Cools is niet helemaal tevreden met het antwoord en legt uit dat de projecten van mevrouw Ben Hamou voor hem openbare, sociale, middelgrote of bescheiden huisvestingsprojecten waren.

Een gemiddelde huurwoning is voor hem niet interessant omdat de gemeente moeilijk huurders kan vinden omdat het doelpubliek liever een lening aangaat dan huur te betalen.

De h. Biermann legt uit dat er in het kader van het huisvestingscontract van de BGHM ook gemeenschapsprojecten zijn die betrekking hebben op koopwoningen met ontkoppeling van het eigendomsrecht.

Het voorstel van de h. Cools kan worden overwogen maar hij zou graag alternatieven zien voor de voorstellen die tot dusver door het Gewest zijn gedaan met betrekking tot de ontwikkeling van openbare huisvesting in de gemeente omdat het college niet tevreden is met deze voorstellen.

De Raad neemt kennis.

07.03.2022/A/0004

Question orale de Mme Van Offelen : Classement de la maison Strebelle - Ouverture au public.

Mme Van Offelen témoigne que la maison, l'atelier et le jardin du sculpteur Olivier Strebelle, ainsi que l'atelier de son frère architecte Claude, situé dans le quartier du Verrewinkel, constituent un ensemble remarquable. Elle félicite la commune d'avoir obtenu le classement de cette maison.

Elle rappelle que la maison et l'atelier ont été construits par l'architecte André Jacquain, dans un style moderniste. L'intérieur de la maison abrite de nombreuses sculptures et objets insolites. Le tout se trouvant dans un ensemble paysager tout aussi remarquable, regorgeant d'espèces d'arbres exotiques et de sculptures.

Elle pose la question suivante : est-ce que ce site classé sera ouvert au public dans le cadre de visites thématiques organisées par la Commune ou des acteurs du monde culturel ? Selon quelles modalités ?

Mme Ledan rappelle que le classement fait suite à une demande de la commune lors de la mandature précédente. Elle explique ensuite que ce lieu ne sera accessible au public que dans le cadre d'évènements ponctuels organisés, par les nouveaux propriétaires, pour un public restreint dans le cadre d'expositions, de concerts, de représentations théâtrales.

Néanmoins, Mme Ledan explique que le partenariat avec le service de la culture va se poursuivre, ainsi la maison Strebelle devrait être ouverte au public notamment dans le cadre de la prochaine édition de « rendez-vous au jardin » en juin 2022 et du parcours

d'artiste en 2023. Il s'agira comme par le passé d'une entrée gratuite qui se ferait sur inscription.

Mme l'échevine pense que d'autres collaborations pourraient prendre forme entre la commune et la maison Strebelle en fonction des envies et des disponibilités respectives.

Mme Van Offelen se demande si on ne pourrait pas obtenir une ouverture une fois par mois pour le public en dehors d'évènements.

Mme. Ledan dit qu'elle va discuter de ce projet avec les personnes qui gèrent ce lieu mais elle pense qu'ils ne seront pas forcément d'accord pour l'ouvrir aussi régulièrement.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van Mevr. Van Offelen : klassering van het huis Strebelle - Openstelling voor het publiek.

Mevr. Van Offelen geeft aan dat het huis, het atelier en de tuin van beeldhouwer Olivier Strebelle, en het atelier van zijn broer architect Claude in de wijk Verrewinkel, een opmerkelijk geheel vormen. Ze feliciteert de gemeente met het verkrijgen van de klassering van dit huis.

Het huis en het atelier werden gebouwd door architect André Jacquain in een modernistische stijl. Het interieur van het huis bevat talrijke beeldhouwwerken en ongewone voorwerpen. Dit alles ligt in een al even opmerkelijk landschap, vol exotische bomen en beeldhouwwerken.

Mevr. Van Offelen vraagt of deze geklasseerde site voor het publiek zal worden opengesteld in het kader van thematische bezoeken die door de gemeente of door culturele partners worden georganiseerd en hoe dit gaat gebeuren ?

Mevr. Ledan herinnert eraan dat de klassering het resultaat was van een verzoek van de gemeente tijdens de vorige zittingsperiode. De site is alleen toegankelijk voor het publiek in het kader van eenmalige evenementen die door de nieuwe eigenaars worden georganiseerd, voor een beperkt publiek in de context van tentoonstellingen, concerten en theatervoorstellingen.

Ze geeft aan dat de samenwerking met de dienst Cultuur zal worden voortgezet en dat het huis Strebelle voor het publiek moet worden opengesteld, met name in het kader van de volgende editie van "rendez-vous au jardin" in juni 2022 en het kunstenaarsparcours in 2023. Zoals in het verleden zal de toegang gratis zijn en moet er ingeschreven worden.

De schepen denkt dat nog andere samenwerkingsverbanden tussen de gemeente en het huis Strebelle mogelijk kunnen zijn.

Mevr. Van Offelen vraagt of het mogelijk zou zijn de site, naast de evenementen, één keer per maand voor het publiek open te stellen.

Mevr. Ledan zal dit voorleggen aan de mensen die deze site beheren maar zij denkt dat zij geen voorstander zullen zijn om op regelmatige basis open te stellen.

De Raad neemt kennis.

M. Desmet signale la création d'une nouvelle crèche, les Piloux faisant partie de l'entité Nos Pilifs. Cette nouvelle crèche a pour but de prendre en charge des enfants porteur de handicaps. Il demande :

- la situation au sein des crèches communales du nombre d'enfants porteur d'un handicap qui y sont accueillis.
- les services concernés ont-ils éventuellement prévus de futurs projets permettant d'accroître l'accueil inclusif, via la création de nouvelles places ou par une intensification de formations spécifiques pour le personnel ?

M. Hublet explique que cette crèche, ouverte depuis janvier, possède une vingtaine de places dont près de la moitié sont réservées à des enfants présentant une déficience intellectuelle avec ou sans handicap associé. L'échevin explique que l'école a reçu des subsides et que le but de cette mixité est d'éviter l'isolement des enfants porteurs d'un handicap ou d'une déficience.

M. Hublet confirme que les établissements d'enseignements communaux ont un minimum de 20 % des priorités réservées à l'accueil spécifique.

Toutefois, l'échevin explique que les crèches n'accueillent que 5 enfants au sein en situation d'handicap, ce qui représente 1,5 % des enfants bénéficiant de cette priorité spécifique des 20 %.

Il rappelle que la prise en charge de ces enfants porteurs d'un handicap est plus contraignante, notamment au niveau des puéricultrices alors que la Commune peine à recruter pour ces métiers.

Enfin, M. Hublet signale qu'un plan Cigogne 2022-2026 est en préparation au sein du Gouvernement Wallonie-Bruxelles comprenant 5.200 places dont 2.100 à Bruxelles et 876 de ces nouvelles places sont destinées à des projets déjà financés au niveau bruxellois. Pour les autres places, M. l'échevin attend les conditions d'octroi de celles-ci mais il met en avant que la commune se portera candidate pour les obtenir.

M. Desmet remercie l'échevin pour ces explications et rappelle l'importance du métier de puéricultrice.

Il demande également si une formation spécifique est exigée aux puéricultrices qui s'occupent d'enfants atteints d'un handicap.

M. Hublet répond que des formations sont proposées au personnel dans la mesure où il le demande.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van de h. Desmet : inclusief onthaal in de kinderdagverblijven.

De h. Desmet brengt verslag uit over de oprichting van een nieuw kinderdagverblijf Les Piloux dat deel uitmaakt van de entiteit Nos Pilifs. Het doel van Les Piloux is de opvang van kinderen met een handicap.

Hij vraagt het volgende :

- de situatie in de gemeentelijke kinderdagverblijven met betrekking tot het aantal kinderen met een handicap dat daar wordt opgevangen.
- hebben de betrokken diensten plannen voor toekomstige projecten om meer inclusieve opvang te voorzien, via nieuwe plaatsen of specifieke bijkomende opleidingen voor het personeel ?

De h. Hublet legt uit dat deze kinderdagverblijf (open sinds januari) ± 20 plaatsen

heeft waarvan bijna de helft gereserveerd voor kinderen met een verstandelijke handicap met of zonder aanverwante handicaps. De school heeft subsidies ontvangen en het doel van deze mix is het isolement van kinderen met een handicap of deficiëntie te voorkomen.

Hij bevestigt dat de gemeentescholen ten minste 20% van hun prioriteiten reserveren voor specifieke opvang.

In de kinderdagverblijven worden slechts 5 kinderen met een handicap opgevangen, wat neerkomt op 1,5 % van de kinderen die van deze specifieke prioriteit van 20 % profiteren.

De zorg voor deze gehandicapte kinderen is veeleisender, met name voor kinderverzorgsters en de gemeente heeft moeite om hiervoor gepast personeel te vinden.

De regering Wallonië-Brussel bereidt momenteel een plan Cigogne 2022-2026 voor dat 5.200 plaatsen omvat, waarvan 2.100 in Brussel, en dat 876 van deze nieuwe plaatsen bestemd zijn voor projecten die reeds op Brussels niveau worden gefinancierd. Voor de andere plaatsen wacht de schepen op de voorwaarden voor de toekenning ervan maar hij benadrukt dat de gemeente deze zal aanvragen.

De h. Desmet bedankt de schepen voor deze toelichting en herinnert aan het belang van het beroep van kinderverzorgster.

Hij vroeg ook of er een specifieke opleiding vereist is voor kinderverzorgster die kinderen met een handicap opvangen.

De h. Hublet antwoordt dat opleiding wordt aangeboden aan het personeel als het daarom vraagt.

De Raad neemt kennis.

07.03.2022/A/0006

Question orale de M. De Bock : le maintien d'espaces « chiens en liberté » dans la Forêt de Soignes.

M. De Bock expose que la Fondation de la Forêt de Soignes et Bruxelles Environnement chargée de la gestion de la partie bruxelloise de la FDS, ont évoqué divers problèmes causés par des chiens pour justifier l'harmonisation des règles entre les trois régions, avec obligation de tenir les chiens en laisse partout, notamment :

a) déclin de la population de chevreuils : « 34 chevreuils tués par cause de chiens sur l'ensemble du massif forestier en 2021. Cette information provient des services forestiers des 3 Régions »;

b) des attaques de cavaliers par des chiens;

c) conflits avec d'autres usagers : les cyclistes et d'autres propriétaires de chiens;

d) non-respect de la signalisation des zones chiens admis;

e) l'écosystème serait dégradé à cause des chiens;

f) la partie de bruxelloise de la forêt qui connaît un accroissement de sa fréquentation canine;

g) la discourtoisie fréquente entre les différents usagers de la FDS (promeneurs, maîtres de chiens, cavaliers, scouts, cyclistes, etc...).

Une pétition, initiée par une Uccloise, a déjà recueilli plus de 3000 signatures.

La pétition demande de maintenir la situation actuelle, de mener une étude approfondie sur les éventuelles causes de dégradation de la forêt, et de prendre des mesures justes, proportionnées et compréhensibles.

La Commune d'Uccle est concernée par ce projet puisqu'une partie de la Forêt s'y trouve et une dizaine de milliers de chiens y sont enregistrés.

Avant de préconiser l'élimination des zones « chiens maîtrisés » dans notre partie, il nous paraît essentiel de définir les éventuelles dégradations de la Forêt de Soignes dans ses trois zones, d'en analyser les causes et de proposer des solutions tenant compte de tous ses usagers (vélos, navetteurs, promeneurs, propriétaires et/ou promeneurs de chiens visiteurs, etc...).

Conscients de l'attachement de notre commune au bien-être animal, en octroyant des primes à l'adoption, la vaccination, la stérilisation, en créant des parcs chiens en liberté), Uccle devrait veiller à la sauvegarde de ces zones de liberté pour nos chiens et rechercher toutes solutions concertées dans l'intérêt de tous les usagers de la Forêt de Soignes.

Ses 2 questions sont donc très simples, il souhaite :

- connaître la position officielle du Collège sur la question du maintien de zones de chiens en liberté et le soutien à la pétition lancée afin qu'une concertation entre tous les acteurs et usagers de la partie bruxelloise de la Forêt de soignes puisse être organisée et que des solutions proportionnées et adéquates, en vue de sauvegarder un lieu de promenade unique à Bruxelles de 800 Hectares puissent être proposées;
- pouvez-vous nous donner l'objectivation des nuisances reprochées aux chiens laissés en liberté sur le territoire ucclois (a-b-c-d-e-f-g).

Mme De Brouwer rappelle que la Forêt de Soignes subit une pression croissante sur la faune et la flore qui est liée à une augmentation du public dans les espaces verts accentuée avec le Covid. La Forêt de Soignes, est un site Natura 2000 dont l'objectif premier est la préservation de la biodiversité.

Cette augmentation du public, est une observation partagée par les communes et les gestionnaires régionaux. Cette augmentation de la fréquentation concerne différents usages comme le jogging, le vélo ou les chiens avec pour conséquences l'accroissement de conflits entre les usagers.

Ensuite, Mme De Brouwer explique qu'il y a une volonté d'harmonisation des règles entre les 3 Régions au niveau de la Forêt de Soignes. C'est dans le cadre de la volonté d'harmonisation que la réflexion sur la tenue en laisse des chiens est menée par Bxl-Environnement.

Mme De Brouwer explique que pour l'actuel Ministre de l'Environnement, la mise en œuvre de cette réglementation doit nécessairement être conditionnée au maintien des zones de liberté pour offrir des espaces répondant aux besoins physiologiques, étiologiques ou de santé des chiens tout en respectant l'intégrité de la Forêt et de la biodiversité.

Mme De Brouwer dit que la concertation est prévue avec les mandataires compétents en matière de bien-être animal des communes concernées et aussi avec les acteurs régionaux.

La volonté du Collège est de répondre présent pour mener cette réflexion notamment au niveau du territoire ucclois.

Elle rappelle que, 20 % de la commune d'Uccle se trouve dans la Forêt de Soignes.

Quant au déclin de la population du chevreuil, un monitoring est réalisé depuis 2008 par Bxl-Environnement et il montre une diminution progressive des observations des chevreuils avec en 2021 une baisse de 50 % de la population par rapport à 2013.

Mme De Brouwer estime qu'il est hasardeux de comparer les chiffres de décès de chevreuils sur les différents territoires communaux car un chevreuil mort sur un territoire régional pourrait avoir été attaqué sur le territoire d'une autre Région.

M. De Bock aimerait savoir si la cause principale de la mort de chevreuils est bien dû aux attaques de chiens.

Mme De Brouwer reprend une analyse de Bxl-Environnement qui dit que les chiens seraient la cause principale de la mort des chevreuils dû à leur l'instinct de chasse. Elle avance que Bxl Environnement va réaliser des analyses complémentaires en ce qui concerne le lien de cause à effet entre le chien en liberté et les chevreuils.

M. De Bock demande si Mme De Brouwer est pour le maintien de zones des chiens en liberté.

Mme De Brouwer répond qu'elle veut un équilibre entre une zone Natura 2000 qui a pour but de préserver la biodiversité et pouvoir répondre en région bruxelloise aux besoins des chiens.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van de h. De Bock : het behoud van hondenlosloopzones in het Zoniënwoud.

De h. De Bock legt uit dat de Fondation Forêt de Soignes en Leefmilieu Brussel, verantwoordelijk voor het beheer van het Brusselse deel van het Zoniënwoud, verschillende problemen met honden aanhalen om de harmonisatie van de regels tussen de drie gewesten te rechtvaardigen, met de verplichting honden overal aan de lijn te houden, in het bijzonder :

- a) afname van de hertenpopulatie : "*34 reeën gedood door honden in het hele bosgebied in 2021. Deze informatie is afkomstig van de bosbouwdiensten van de 3 gewesten*";
- b) aanvallen van honden op ruiters;
- c) conflicten met andere gebruikers : fietsers en andere hondeneigenaars;
- d) niet-naleving van de bewegwijzering naar de hondenweides;
- e) het ecosysteem zou worden aangetast door de honden;
- f) in het Brusselse deel van het bos is sprake van een toename van de aanwezigheid van honden;
- g) de veelvuldige onbeleefdheid tussen de verschillende gebruikers van het woud (wandelaars, hondeneigenaars, ruiters, scouts, fietsers, enz.).

Een petitie (initiatief van een Ukkelse) heeft al meer dan 3.000 handtekeningen verzameld.

In de petitie wordt gevraagd de huidige situatie te handhaven, een diepgaand onderzoek in te stellen naar de mogelijke oorzaken van de aantasting van het bos en billijke, evenredige en begrijpelijke maatregelen te nemen.

De gemeente Ukkel is bij dit project betrokken omdat een deel van het bos in Ukkel ligt en er zo'n tienduizend honden zijn geregistreerd.

Alvorens de afschaffing van "gecontroleerde hondenweides" in ons deel aan te bevelen, lijkt het ons essentieel om de mogelijke aantasting van het Zoniënwood in zijn drie zones te definiëren, de oorzaken te analyseren en oplossingen voor te stellen rekening houdend met alle gebruikers (fietsers, pendelaars, wandelaars, eigenaars en/of uitlaters van honden...).

Onze gemeente zet zich in voor het dierenwelzijn door de toekenning van adoptiepremies, vaccinatie, sterilisatie, gratis hondenweides en moet zorgen voor het behoud van deze weides en gezamenlijke oplossingen zoeken in het belang van alle gebruikers van het woud.

- wat is het officiële standpunt van het college over het behoud van de hondenweides en de petitie die werd gelanceerd om tot overleg te komen tussen alle betrokkenen en gebruikers van het Brusselse deel van het Zoniënwood om evenwichtige en adequate oplossingen te vinden, met het oog op het behoud van een uniek wandelgebied in Brussel dat 800 hectare groot is ?

- kunt u ons een objectieve evaluatie geven van de overlast die wordt veroorzaakt door honden die vrij mogen rondlopen op het Ukkelse grondgebied (a-b-c-d-e-f-g) ?

Mevr. De Brouwer herinnert eraan dat fauna en flora in het Zoniënwood steeds meer onder druk komt te staan door de toename van het aantal bezoekers, nog versterkt door Covid. Het Zoniënwood is een Natura 2000-gebied dat in de eerste plaats tot doel heeft de biodiversiteit in stand te houden.

Deze toename van het aantal bezoekers wordt gedeeld door de gemeenten en de gewestelijke beheerders. Deze toename betreft verschillende vormen van gebruik, zoals joggen, fietsen of honden, met meer conflicten tussen gebruikers als gevolg.

Men wil de regels tussen de drie gewesten in het Zoniënwood en Leef harmoniseren. Het is in het kader van de wil tot harmonisatie dat Leefmilieu Brussel nadenkt over het aan de lijn houden van honden.

Voor de huidige minister van Leefmilieu moet de uitvoering van deze verordening noodzakelijkerwijs afhankelijk worden gesteld van de handhaving van hondenweides om ruimte te bieden die beantwoordt aan de fysiologische, etiologische of gezondheidsbehoeften van honden, met eerbiediging van de integriteit van het woud en de biodiversiteit ervan.

Er is overleg gepland met de bevoegde mandatarissen van de betrokken gemeenten en met gewestelijke verantwoordelijken.

Het college wil mee hierover nadenken, met name op het niveau van het Ukkelse grondgebied.

20 % van de gemeente Ukkel ligt in het Zoniënwood.

Wat de afname van de hertenpopulatie betreft, wordt sinds 2008 door Leefmilieu Brussel monitoring uitgevoerd en daaruit blijkt een geleidelijke afname van het aantal waarnemingen van herten, met een afname van 50 % van de populatie in 2021 ten opzichte van 2013.

Ze is van mening dat het riskant is de cijfers voor de sterfte van herten op de verschillende gemeentelijke grondgebieden te vergelijken omdat een dood hert op een gewestelijk grondgebied kan zijn aangevallen op het grondgebied van een ander gewest.

De h. De Bock wil graag weten of honden de voornaamste oorzaak zijn van de sterfte onder herten.

Mevr. De Brouwer verwijst naar een analyse van Leefmilieu Brussel dat dit bevestigt.

Ze stelt voor dat Leefmilieu Brussel aanvullende analyses uitvoert met betrekking tot het oorzakelijke verband tussen loslopende honden en herten.

De h. De Bock vraagt of mevr. De Brouwer voorstander is van het behoud van hondenweides.

Mevr. De Brouwer wenst een evenwicht tussen een Natura 2000-gebied, gericht op het behoud van de biodiversiteit, en de behoeften van honden in het Brusselse gewest.

De Raad neemt kennis.

07.03.2022/A/0007

Question orale de M. De Bock : le renforcement de l'éclairage public avenue Paul Stroobant, en particulier aux alentours de la Petite Ecole.

M. De Bock signale que les riverains et la direction de la Petite Ecole ont écrit à plusieurs reprises au cours des dernières années et des derniers mois pour se plaindre du manque d'éclairage avenue Paul Stroobant, en particulier à hauteur de cet établissement scolaire, et la nécessité d'un éclairage est encore plus essentielle en hiver où le jour tombe tôt et où la luminosité est plus faible en raison de la proximité du parc de Wolvendael.

L'Echevin de tutelle a-t-il répondu à ces demandes ?

Quelles ont été les initiatives prises (avec mention des dates des courriers) auprès du gestionnaire pour renforcer cet éclairage public ?

Un calendrier a-t-il été arrêté pour la réalisation de ces travaux ?

M. l'Echevin Wyngaard répond que Sibelga a bien prévu de modifier cet éclairage.

Toutefois, il n'est pas en mesure de communiquer une date à ce stade.

Un plan général d'alignement a été proposé au départ. Puis, il a fait l'objet de toute une série de contestations et de réclamations.

Le Conseil a adopté définitivement ce plan général d'alignement le 25 juin 2020.

Le bureau « Scope » en finalise la nouvelle version, qui devrait être prête dans les prochaines semaines.

La demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue Paul Stroobant devrait être introduite au cours de la première moitié de l'année 2022.

Si tout va bien, les travaux pourraient être entrepris durant l'été 2023 et ils comprendront le remplacement de l'éclairage public.

Sibelga a toutefois été sollicité pour l'installation éventuelle d'un éclairage provisoire à hauteur de l'école dans l'attente des travaux.

M. De Bock comprend que la gestion de ce dossier ne relève pas de la responsabilité du Collège.

Il est aussi favorable à la mise en place d'une solution transitoire pour répondre à la demande des familles concernées.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van de h. De Bock : de versterking van de openbare verlichting Paul Stroobantlaan, in het bijzonder in de buurt van "la Petite Ecole".

De h. De Bock zegt dat de buurtbewoners en de directie van Petite Ecole zich de laatste jaren en maanden herhaaldelijk schriftelijk hebben beklagd over het gebrek aan verlichting in de Paul Stroobantlaan, met name in de nabijheid van deze school, en dat de behoefte aan verlichting nog dringender is in de winter wanneer het daglicht vroeg valt en er minder licht is door de nabijheid van het Wolvendaelpark.

Heeft de toezichthoudende schepen gereageerd op deze verzoeken ?

Welke initiatieven zijn er genomen (met data van brieven) met de beheerder om deze openbare verlichting te versterken ?

Is er een planning vastgesteld voor de voltooiing van deze werken ?

Schepen Wyngaard antwoordt dat Sibelga van plan is deze verlichting aan te passen. Hij kan in dit stadium echter nog geen datum geven.

Aankankelijk werd een algemeen aanpassingsplan voorgesteld. Daarna werd het onderwerp van een hele reeks betwistingen en klachten.

De raad heeft dit plan uiteindelijk goedgekeurd op 25 juni 2020.

Het bureau Scope legt momenteel de laatste hand aan de nieuwe versie die in de komende weken klaar moet zijn.

De aanvraag voor de bouwvergunning voor de heraanleg van de Paul Stroobantlaan moet in de eerste helft van 2022 worden ingediend.

Als alles goed gaat, kunnen de werken in de zomer van 2023 worden uitgevoerd en zullen zij de vervanging van de straatverlichting omvatten.

Sibelga werd verzocht om tijdens de werken tijdelijke verlichting ter hoogte van de school te overwegen.

De h. De Bock begrijpt dat het beheer van dit dossier niet onder de verantwoordelijkheid van het college valt.

Hij is voorstander van een overgangsoptlossing om tegemoet te komen aan de eisen van de betrokken gezinnen.

De Raad neemt kennis.

07.03.2022/A/0008

Question orale de M. De Bock : l'architecte de la passerelle du Verrewinkel et la responsabilité des travaux actuels.

M. De Bock explique que l'architecte qui a été désigné avec le bureau d'études Arcadis n'a plus été contacté par la commune qui ne le considèrerait plus comme partie prenante du projet d'Arcadis, alors qu'il est l'auteur, concepteur du projet, a déposé le permis et l'a signé. Cette architecte devait évidemment suivre le projet.

M. De Bock a entendu que depuis le début des travaux, l'architecte n'a plus été contacté, et semble totalement oublié par la commune et le bureau Arcadis alors qu'il est censé être responsable du projet et engager sa responsabilité d'architecte mais son nom ne figure nulle part sur les panneaux du chantier alors que la présence d'un architecte est obligatoire à l'entame des fondations et il pose les questions les suivantes :

- qui est l'architecte de ce projet et qui engage sa responsabilité à l'égard de la commune et des tiers ?

- pourquoi une partie du vieux pont a été démolie alors que ce n'était pas prévu - y a-t-

il eu des nouveaux plans introduits – si oui par qui ?

M. Wyngaard présente M. Somers comme un sous-traitant du bureau d'étude Arcadis mais explique qu'il n'y a jamais eu de relation contractuelle entre la commune d'Uccle et M. Somers.

M. Wyngaard nuance l'obligation d'avoir un architecte en disant que cela peut être également un ingénieur civil en construction qui est inscrit à l'ordre des architectes et il explique que le bureau d'études peut changer 2 ou 3 fois d'architecte.

La commune a contacté le bureau d'étude Arcadis pour leur faire part du fait qu'ils devaient s'assurer du suivi du chantier par un architecte ou par une personne inscrite à l'ordre des architectes. Le bureau a indiqué qu'il fournirait les coordonnées de la personne qui engagerait sa responsabilité d'architecte le cas échéant.

M. De Bock aimerait que la commune reste prudente car malgré tout, c'est cet architecte qui a remporté le concours conjointement avec Arcadis.

M. De Bock ne souhaite pas que la commune prenne position dans ce conflit entre l'architecte et le bureau étude.

M. Wyngaard explique que le partenaire de la commune est le bureau d'étude Arcadis qui a, lui-même, sollicité M. Somers. La commune n'a pas de relation avec l'architecte à l'origine du projet.

M. De Bock pense qu'il y a un souci par rapport au projet qui a été présenté qui n'est pas le projet d'Arcadis mais qui est le projet de l'architecte et il réitère sa demande de prudence car il estime qu'il y a un problème de responsabilité qui se pose étant donné que le projet émane d'un architecte qui n'est pas présent dans la réalisation du projet.

M. Wyngaard ajoute pour conclure qu'Infrabel retarde les travaux de réparation du pont, endommagé à cause d'un accident, pour ne pas faire de travaux inutile vu que la passerelle est en rénovation.

Le Conseil prend connaissance.

Mondelinge vraag van de h. De Bock : de architect van de Verrewinkelbrug en de verantwoordelijkheid voor de lopende werken.

De h. De Bock legt uit dat de architect die was aangesteld bij het studiebureau Arcadis niet meer is gecontacteerd door de gemeente, die hem niet langer beschouwt als een belanghebbende bij het Arcadisproject, hoewel hij de auteur/ontwerper van het project is, de vergunning heeft ingediend en deze heeft ondertekend. Deze architect moest natuurlijk het project volgen.

Hij heeft vernomen dat sinds het begin van de werken geen contact is opgenomen met de architect, en dat hij totaal vergeten lijkt te zijn door de gemeente en het bureau Arcadis, hoewel hij verondersteld wordt verantwoordelijk te zijn voor het project en zijn verantwoordelijkheid als architect op zich te nemen, maar zijn naam nergens vermeld staat op de borden van de bouwplaats, hoewel de aanwezigheid van een architect verplicht is bij het begin van de funderingen.

Hij stelt de volgende vragen :

- wie is de architect van dit project en wie is verantwoordelijk tegenover de gemeente en tegenover derden ?
- waarom is een deel van de oude brug gesloopt terwijl dat niet was gepland - zijn er nieuwe plannen gemaakt - zo ja, door wie ?

De h. Wyngaard stelt de h. Somers voor als een onderaannemer van Arcadis maar

legt uit dat er nooit een contractuele relatie is geweest tussen de gemeente Ukkel en de h. Somers.

Hij nuanceert de verplichting om een architect te hebben door te zeggen dat het ook een burgerlijk ingenieur bouwkunde kan zijn die is ingeschreven bij Orde van Architecten en hij legt uit dat het studiebureau 2 of 3 keer van architect kan veranderen.

De gemeente nam contact op met Arcadis om hen mee te delen dat zij ervoor dienden te zorgen dat de werf werd gecontroleerd door een architect of door een persoon die was ingeschreven bij de Orde van Architecten. Het bureau zou de contactgegevens verstrekken van de persoon die desgevallend als architect aansprakelijk zou zijn.

De h. De Bock zou graag zien dat de gemeente voorzichtig blijft, want ondanks alles was het deze architect die samen met Arcadis de wedstrijd won.

Hij wil niet dat de gemeente een standpunt inneemt in dit conflict tussen de architect en het studiebureau.

De h. Wyngaard legt uit dat de partner van de gemeente het studiebureau Arcadis is, dat zelf de h. Somers om hulp heeft gevraagd. De gemeente heeft geen relatie met de architect achter het project.

De h. De Bock is van mening dat er een probleem is met het gepresenteerde project, dat niet het project van Arcadis is maar dat van de architect, en hij herhaalt zijn verzoek om voorzichtigheid omdat hij van mening is dat er een probleem is met de verantwoordelijkheid, aangezien het project afkomstig is van een architect die niet aanwezig is bij de uitvoering van het project.

De h. Wyngaard voegt eraan toe dat Infrabel de herstelling aan de brug, beschadigd bij een ongeval, uitstelt om geen onnodige werken uit te voeren aangezien de voetgangersbrug wordt gerenoveerd.

De Raad neemt kennis.

Levée de la séance à 21:50
Opheffing van de zitting om 21:50

Le Secrétaire communal f.f.
De wnd. gemeentesecretaris,

La Présidente,
De Voorzitster,

Patrick De Nutte

Aleksandra Kokaj