

### **Burgerinterpellatie: invoering van het parkeerplan op 26 september 2016.**

De interpellante geeft aan dat ze talrijke Ukkelaars en werknemers in Ukkel vertegenwoordigt via het collectief "Parking équitabile à Uccle".

De nieuwe parkeervergoedingen zullen voor hen een enorme financiële last betekenen en hun dagelijkse leven bemoeilijken. De hoge vergoedingen, het gebrek aan uitbouw van het openbaar vervoer en het gebrek aan informatie en begeleiding voor inwoners en Ukkelse inrichtingen hebben geleid tot een beweging van inwoners, werknemers uit alle sectoren en leerkrachten uit alle netten die "Nee!" zegt. Er is een discriminatie tussen werknemers naargelang de grootte van hun onderneming en zowel werknemers met een bescheiden inkomen moeten evenveel betalen als grootverdieners.

Het collectief "Parking équitabile à Uccle" vraagt aan de gemeente om werknemers onderling niet te discrimineren, in gesprek te gaan met instellingen en instanties, de invoering van het plan uit te stellen om burgers meer te tijd te geven alternatieve te zoeken, druk uit te oefenen bij de bevoegde instanties om het openbaar vervoer te verbeteren en om meer randparkings te voorzien.

**De voorzitter** geeft aan dat de schepen van Mobiliteit maanden aan dit plan heeft gewerkt in het kader van de gewestelijke ordonnantie die een parkeerplan oplegt. Tijdens het openbaar onderzoek kon elke burger zijn opmerkingen overmaken. De gemeente heeft kennis genomen van de standpunten van talrijke scholen, ziekenhuizen, syndicaten, via organen die deze instellingen vertegenwoordigen. Om een betere oplossing te vinden heeft het gemeentebestuur haar oorspronkelijke plan aangepast.

**Schepen Biermann** antwoordt dat het college bewust is van de omvang van de mobiliteit door de goedkeuring van het parkeerplan en het vergoedingsreglement. Het is een bijzonder complex dossier. De ordonnantie van 22 januari 2009 en de uitvoeringsbesluiten van 18 juli 2013 leggen de gemeentes namelijk een strikt kader op waaraan ze zich dienen te houden. De bediening is onvoldoende in sommige wijken en Ukkel kampt met mobiliteits- en parkeerproblemen. Het college probeert zo veel mogelijk antwoorden te bieden binnen een timing die ze niet zelf volledig kan beheersen. Daarom werd er een analyse en terreinstudie uitgevoerd om de parkeernoden in heel Ukkel te evalueren. Het aangestelde studiekantoor heeft een jaar lang analyses uitgevoerd om de noden van 16 verschillende wijktypes te bestuderen. Het ontwerp, dat onderworpen werd aan een openbaar onderzoek in maart en april, voorzag groene zones (met parkeerautomaten) voor ± 50% van de beschikbare parkeerplaatsen in Ukkel, ofwel zo'n 12.000 van de 23.000 beschikbare plaatsen. Tijdens het openbaar onderzoek waren er erg veel reacties van inwoners, werknemers, scholen, ziekenhuizen, enz. Het oorspronkelijke parkeerplan werd op basis hiervan aangepast en werd unaniem goedgekeurd door de gemeenteraad op 23 juni II. De helft van de uitbreidingen van nieuwe gereguleerde zones komt overeen met blauwe zones en niet groene zones. Dit betekent dat parkeren op heel veel wegen gratis blijft maar beperkt is tot twee uren. Het parkeerplan wil de lokale economie ondersteunen via parkeerrotatie in handelswijken om langparkeerders daar te vermijden. Het plan wil ook residentiële wijken beschermen tegen de verschuiving van parkeerders.

Naast dit plan heeft de gemeente een vergoedingsreglement voor parkeerkaarten opgesteld. De gemeente is verplicht parkeerkaarten uit te reiken krachtens het gewestelijk besluit van 18 juli 2013. Ukkel zal parkeerkaarten uitreiken aan het minimumtarief van het gewest. De eerste bewonerskaart, die nu € 5 bedraagt, zal € 10 kosten en de tweede kaart € 50. Een bijkomende kaart is niet mogelijk volgens de gewestelijke bepalingen, behalve indien de gemeente dit motiveert en het advies vraagt van het Gewestelijk Parkeeragentschap. Het college stelt aan de raad voor om de mogelijkheid voor bijkomende kaarten mogelijk te maken, bijvoorbeeld voor grote gezinnen in geïsoleerde wijken met weinig openbaar vervoer of alternatieven. Er zal een kaart zijn voor tijdelijke bewoners en een kaart voor gehandicapten. Volgens artikel 84 en volgende van het gewestelijk besluit zijn er ook "facultatieve" kaarten die gemeentes mogen uitreiken. Het gewestelijke besluit maakt voor werknemerskaarten een onderscheid tussen twee categorieën. Krachtens artikel 87 van dit besluit mogen gemeentes facultatieve kaarten aan werknemers uitreiken, met tarieven tussen € 150 voor de eerste kaart en € 600 voor de dertigste kaart en meer. Hetzelfde artikel geeft de ge-

meentes ook de mogelijkheid om een kaart uit te reiken aan een andere categorie werknemers: personeel van scholen en kinderdagverblijven. Schepen Biermann geeft aan dat kinderdagverblijven een progressief tarief toepassen. De gemeente was hierbij van mening dat het geen voorkeurtarief kon bieden aan scholen en kinderdagverblijven en niet aan de brandweer, de politie, verpleging, ... Het blijkt dat deze laatste beroepen in de categorie "werknemer" vallen, met tarieven tussen € 150 en € 600 voor de eerste 30 kaarten en € 600 vanaf kaart 31. Krachtens artikel 66 van het besluit kan verplegend personeel met een bedrijfsvoertuig, eigendom van een door de Franse Gemeenschap erkende onderneming, genieten van een tarief van € 75.

De gemeente heeft beslist om geen onderscheid te maken tussen werknemers onderling. Men moet ook beseffen dat een te laks beleid inzake parkeerkaarten, in een context waarin 50% van de gemeentewegen gereguleerd is, de doelstellingen van het plan compleet zou tenietdoen. Het heeft geen nut om meer dan een miljoen euro te investeren in parkeerautomaten, signalisatie en bijkomende stewards als het plan geen meerwaarde heeft voor de wijken waarin grote problemen werden vastgesteld. Daarom zal het college kaarten aan een verhoogd tarief toekennen. Voorheen was de werknemerskaart € 600 en kon er max. 1 kaart per 10 VTE's in een inrichting verkregen worden. Daarbij moesten de betrokkenen de keuze maken tussen die € 600 en een abonnement op het openbaar vervoer. De invoering van het plan was voorzien voor september en bepaalde schooldirecties hebben gevraagd ons te kunnen ontmoeten voor meer uitleg. Hierdoor kregen we meer inzicht in de bewegingen in de gemeente. Het reglement wou erg ontrudend werken maar er waren inderdaad problemen: het systeem voorzag een prijs van € 300 voor de eerste vijf kaarten, € 600 per kaart per vijf VTE's en € 900 voor elke bijkomende kaart. Het was de bedoeling om te bereiken dat deze laatste categorie zo min mogelijk aangevraagd werd om de efficiëntie van het parkeerplan te kunnen garanderen. In grote inrichtingen leek het gemiddelde steeds naar € 900 te gaan en het college was van mening dat dit systeem voor veel werknemers niet houdbaar was. Er was ook meer flexibiliteit nodig omdat sommige werknemers deeltijds werken, andere vervoersmiddelen gebruiken of aan carpooling doen. Volgens het gewestelijk besluit is elke kaart gelinkt aan een nummerplaat. Het komt dus niet door de gemeentelijke reglementering dat carpoolers geen mogelijkheid hebben om kaarten te delen. De gemeentelijke verantwoordelijken hebben meer dan een dozijn scholen, ziekenhuizen en ondernemingen in Ukkel ontvangen om hun verzoeken te integreren in het vergoedingsreglement. Schepen Biermann betreurt het dat meerdere vakbonden zich hebben gemobiliseerd om het werk te laten stoppen zonder op voorhand een dialoog met het college aan te zijn gegaan. Ik merk in deze interpellatie eenheid op en dit is belangrijk om de Ukkelse mobiliteitsproblemen aan te pakken. De auto lijkt een luxeproduct omdat het een grote investering vereist van het hele gezin en volgens statistieken een gemiddelde kost van € 4.500 per jaar en per auto inhoudt. Aangezien mobiliteit en parkeren voor iedereen van belang kan zijn, is het niet nodig om het college en de raad op te zetten tegen de mensen die in Ukkel wonen en werken. De gemeente probeert namelijk elke categorie in overweging te nemen, zowel inwoners als werknemers, bij het zoeken naar een consensus bij tegenstrijdige belangen. Een compromis is in een dergelijk complex dossier niet eenvoudig want het algemeen belang is niet zomaar de som van elk particulier belang. Het college heeft naast externe gesprekspartners ook met de gemeentediensten gesproken zodat de ambtenaren goed op de hoogte zijn van de doelstellingen en de interpretatie van het plan en de gewestelijke besluiten. Schepen Biermann staat ter beschikking van personen en instellingen die meer verduidelijking wensen. Zo staat hij regelmatig in contact met talrijke schooldirecties en gemeentediensten. Daaruit bleek dat talrijke scholen nog geen bedrijfsvervoerplan of schoolvervoer hebben en andere scholen dan wel al aan carpooling doen.

De gemeente doet inspanningen om de alternatieven te verbeteren, zoals de aanleg van nieuwe parkings waar dit mogelijk is. Het college is van mening dat de randparking aan de menhirs in de Stallestraat gratis moet blijven. Schepen Biermann verwijst ook naar de gewestelijke fietspaden en het busplan dat de dienstverlening in een groot aantal Ukkelse wijken moet verbeteren. Na talrijke gesprekken heeft het college beslist om de uitreikingsvoorwaarden te vereenvoudigen en de tarieven aan te passen. Schepen Biermann stelt aan de raad voor om het tarief voor werknemerskaarten vast te leggen op € 300 voor de eerste 20 kaarten en daarboven de gewestelijke tarieven toe te passen, met een maximumprijs van € 600 per kaart. Er moet aan herinnerd worden dat het gewestelijk besluit lagere tarieven verbiedt. Schepen Biermann nodigt de indieners van de interpellatie uit om zich eveneens te mobiliseren op gewestelijk niveau dat het kader heeft opgelegd aan de gemeentes. Met het gemeentelijke tarief betaalt een bedrijf dat 25 parkeerkaarten nodig heeft jaarlijks € 360, ofwel € 30 per maand. Het college heeft eveneens aan de raad gevraagd om het systeem voor kaarten bezoekers/werknemers te versoepelen, volgens hetzelfde principe als de bezoekerskaarten, om rekening te kunnen houden met de specifieke situatie van deeltijdse werknemers of mensen die voor andere mobiliteitsoplossingen kiezen. Met een bezoekerskaart kan een inwoner een bezoeker aan een

voordelig tarief laten parkeren. Met de kaart bezoeker/werknemer kan een onderneming kaarten voor een halve dag kopen, en dit max. 200 halve dagen per jaar aan € 1,50, het minimumtarief van het gewestelijk besluit voor deze categorie. Hiermee kan het tarief van € 300 vermeden worden, wat zorgt voor flexibiliteit voor carpoolers, werknemers die deels per fiets komen of deeltijdse werknemers. Schepen Biermann geeft aan dat de gemeente een wijziging van de uitreikingsvoorwaarden van bewonerskaarten heeft voorgesteld. Na de gesprekken met de scholen werd de start van het plan uitgesteld tot 7 november zodat zij over een redelijke termijn kunnen beschikken om alles in orde te brengen met de hulp van de gemeentediensten. De gemeente wil dit plan dan ook permanent verbeteren op basis van problemen die zouden kunnen opduiken en pertinente opmerkingen.

De tweede interpellant is van mening dat sommige verkozenen geen respect tonen. Hij is er verbaasd over dat de gemeente er zo lang over gedaan heeft om bewust te worden van de problemen rond mobiliteit en parkeren terwijl hij als eenvoudige burger die al 20 jaar in Ukkel werkt dit onmiddellijk had opgemerkt. Hoewel de gemeente niet met de vinger gewezen moet worden omwille van opgelegde eisen door het gewest, wordt het college wel verweten een frequente tactiek bij politici te hebben toegepast, namelijk door een reglement ter stemming voor te leggen vlak voor de schoolvakantie waarin de scholen 2 maanden gesloten zijn. De interpellant concludeert dat het bestuur de realiteit van sommige beroepen niet begrijpt. Het college denkt ook dat het uitstel tot 7 november voldoende is om iedereen de kans te bieden kaarten te kunnen aanvragen. De interpellant, die in het onderwijs zit, geeft aan dat zijn schooldirectie niet akkoord is met deze datum. Sommige leerkrachten gaan zelfs op zoek naar een andere plaats om in september niet meer naar Ukkel te moeten komen. Ukkel telt veel scholen terwijl er in andere gemeentes te weinig zijn. Het is een pluspunt van onze gemeente. Door de zwakkere verloning t.o.v. andere sectoren kunnen de meeste leerkrachten niet in Ukkel wonen of er werken wanneer parkeren betalend wordt. Schepen Biermann en alle andere mandatarissen zouden eens in de huid van een leerkracht of verpleegster moeten kruipen om te ervaren met welke mobiliteits- en parkeerproblemen ze te maken krijgen. Iedereen wil wel oplossingen rond mobiliteit, parkeren, milieu en ontwikkeling van handel maar hierbij moet rekening gehouden worden met de werknemer in Ukkel want de Ukkelse rijkdom ligt in haar ondernemingen, scholen en instellingen. De interpellant betreurt het dat schepen Biermann weinig plaats voor alternatieven laat. De mobiliteit kan verbeterd worden met de bestaande infrastructuur, meer bepaald de stations. Andere alternatieven zoals de metro en het GEN worden nauwelijks aangehaald. De burgers willen graag meewerken aan een parkeerplan en het zou gepast zijn druk uit te oefenen op het gewest, minister Pascal Smet en de MIVB-directeur. De interpellant wijst erop dat het Ukkelse kiespubliek ook bestaat uit ouders van schoolgaande kinderen, patiënten van verpleegsters en klanten van winkels. Leerkrachten doen aan langparkeren en dit zou de lokale handel kunnen hinderen maar het is fout om te beweren dat de aanwezigheid van een onderwijzend korps niets bijbrengt voor de handel. De interpellant overhandigt aan het college een petitie van 1.500 handtekeningen en wijst opnieuw op respect voor het sociale aspect, in het bijzonder de leerkrachten.

**De voorzitter** bedankt de twee interpellanten en benadrukt dat respect voor werknemers de prioriteit was van het college en de gemeenteraad. De gemeente is ongetwijfeld in de fout gegaan door een eerste versie te verspreiden met spectaculaire en sterk gemediatiseerde tarieven die voor onrust zouden kunnen leiden, ook al zou een uitleg dossier per dossier voor meer duidelijkheid gezorgd hebben. Mobiliteit blijft een belangrijke uitdaging voor elke grote Europese stad. Er komen steeds meer auto's op de weg en volgens de voorzitter moeten ondernemingen en scholen mobiliteitsstudies voor hun eigen personeel maken. In verband met de treinstations geeft de voorzitter aan dat deze kunnen bijdragen aan de oplossing voor moeilijke situaties, met daarbij de gedachte dat de schrapping van bepaalde stations wat ongelukkig was en sommige bijkomende stations geen overbodige luxe zouden zijn. Het gemeentebestuur heeft een plan opgesteld naar aanleiding van een eis vanuit het gewest. Uit een berekening blijkt dat de Ukkelse tarieven niet zo veel duurder zijn dan MIVB-abonnementen.