



**Mondelinge vraag van de h. Van de Cauter: De liberalisering van de taxisector in Ukkel en Brussel**

**De h. Van de Cauter** herinnert eraan dat er vandaag een betoging van Uberchauffeurs is geweest. De taxisector ondervindt momenteel concurrentie van Uber dat 2.000 chauffeurs in dienst heeft, meer dan het aantal officiële taxichauffeurs. Volgens de ordonnantie van 1995 zijn er in Brussel 1.200 taxivergunningen toegestaan. En volgens een artikel in Le Soir zijn 250 van deze 1.200 vergunningen "slapende" vergunningen die niet worden gebruikt. Dit aantal is belachelijk laag, gezien het aantal inwoners, pendelaars en toeristen die waarschijnlijk gebruik zullen maken van taxi's. Ubertaxi's zijn geregistreerd als limousinediensten, hoewel zij vergelijkbaar werk verrichten als klassieke taxi's. De taxisector in Brussel moet dus worden geliberaliseerd. Is het college hier voorstander van?

**De burgemeester** antwoordt dat dit een aangelegenheid is voor het Brusselse parlement en niet voor de gemeenteraad van Ukkel. De wetgeving van 1995 was verouderd, vooral omdat zij was opgesteld in een tijd dat internet nog niet bestond. De gewestelijke minister-president heeft verklaard dat deze wetgeving zal worden herzien. De burgemeester is van mening dat deze hervorming moet worden doorgevoerd omdat het taxisysteem in Brussel verre van optimaal is in vergelijking met andere Europese hoofdsteden. Hij is ook van mening dat het Ubermodel op zijn zachtst gezegd twijfelachtig is, zowel qua prijs die de consument betaalt als het feit dat het ondanks een agressieve commerciële strategie met verlies werkt.

**Schepen Wyngaard** herinnert eraan dat de taxisector een bevoegdheid is van de agglomeratie die is overgedragen aan het Brusselse gewest. Hij vindt een verhoging van het aantal toegestane taxi's niet nodig omdat er geen klachten zijn over een tekort.

**De h. Van de Cauter** antwoordt dat veel mensen meer gebruik zouden maken van taxi's als deze goedkoper zouden zijn. Het beperken van het aantal licenties is een belemmering voor concurrentie. De regionalisering is ook een belemmering voor de concurrentie omdat door verschillende systemen een Brusselse taxichauffeur zijn diensten niet mag aanbieden in Linkebeek of Zaventem.



**Mondelinge vraag van de h. Desmet: 133ste Jaarmarkt van Sint-Job.**

**De h. Desmet** herinnert eraan dat de jaarmarkt van Sint-Job een groot succes was en dat het enthousiasme deze keer waarschijnlijk groter was dan bij vorige edities. Hij bedankt alle diensten die tot dit succes hebben bijgedragen. In de loop der jaren hebben tal van nieuwe elementen ertoe bijgedragen dat het evenement populair is gebleven.

Niettemin hebben veel critici, zowel bij meerderheid als oppositie, gewezen op de behandeling van de dieren die bij deze manifestaties worden tentoongesteld. Volgens de h. Desmet zou een speciale commissie met alle belangstellende gemeenteraadsleden een constructief debat mogelijk maken over de richting die met dit volksfeest moet worden ingeslagen. Hij had dit voorstel al gedaan in een mondelinge vraag (september 2015). Wat is de mening van het college over dit punt?

**De burgemeester** deelt grotendeels het standpunt van de h. Desmet. De Ukkelaars zijn erg gehecht aan de Jaarmarkt van Sint-Job die met zijn ouderwetse charme en de herinnering aan een zekere traditie een warm gevoel geeft.

Er moet worden erkend dat het voor dieren niet erg aangenaam is om lange uren onder de zon op een betonnen oppervlak te verblijven. Dit is een vorm van mishandeling maar het kan niet worden omschreven als opzettelijke wreedheid. Kinderen vinden het zeker leuk om naar dieren te kijken maar van de jaarmarkt moet geen dierentuin worden gemaakt. De burgemeester heeft vaak de gelegenheid gehad om hierover te spreken met schepen van Dierenwelzijn De Brouwer maar door de gezondheidscrisis is deze kwestie op een laag pitje komen te staan.

Aangezien de gezondheidssituatie verbetert, stelt de burgemeester voor een werkgroep op te richten met vertegenwoordigers van elke fractie om na te gaan welke maatregelen kunnen worden. Toekomstige edities van de jaarmarkt zouden misschien een kleiner aantal dieren moeten omvatten, die zouden worden tentoongesteld in betere omstandigheden.



**Mondelinge vraag van de h. Toussaint: Free-floating steps.**

**De h. Toussaint** herinnert eraan dat het college sinds enkele weken had besloten het probleem van wildparkeren van steps aan te pakken. De situatie is iets rustiger geworden tijdens de lockdownperiodes maar er moet worden vastgesteld dat sommigen deze steps overal parkeren, ten nadele van voetgangers, PBM's en ouders met kinderwagens. Het college heeft daarom besloten slechtgeparkeerde steps regelmatig te verwijderen. Hoe worden deze operaties uitgevoerd? Wat zijn de resultaten tot nu toe? Wat is de toekomst van de relatie tussen het gemeentebestuur en de ondernemers in deze sector?

**De burgemeester** antwoordt dat de eerste contacten met de exploitanten eerder positief waren, maar dat het nodig was hard op te treden omdat de situatie intussen was ontaard. De gemeente heeft een zestigtal steps moeten verwijderen die door de gebruiker, de exploitant of een derde slecht waren geparkeerd. Deze steps kunnen door de exploitant worden opgehaald tegen betaling van € 130 (een administratieve boete van € 75 + € 55 voor de tussenkomst van de dienst Reinheid). Sindsdien hebben drie van de vijf op het terrein actieve exploitanten de dialoog willen hervatten.

Er werd hen gevraagd zich te houden aan het plan waarop de zones zijn aangegeven waar steps niet mogen worden geparkeerd omdat de voetpaden er niet geschikt voor zijn. Dit plan was aan het Gewest meegedeeld maar van de 10 voorgestelde stepvrije zones had het Gewest alleen het kleine geplaveide deel van de Xavier De Buestraat behouden. Twee van de exploitanten hebben er echter mee ingestemd deze 10 zones in hun scootersoftware te integreren. Dankzij dit systeem is parkeren alleen mogelijk als een foto wordt opgestuurd om de wettigheid van de gekozen plaats aan te tonen. Ukkel, Etterbeek en Sint-Agatha-Berchem hebben op dit gebied reeds maatregelen genomen. De burgemeester zal tijdens de volgende vergadering van de conferentie van burgemeesters pleiten voor de goedkeuring van een uniforme verordening voor het gewestelijke grondgebied.



**Mondelinge vraag van de h. Cools: Een bezoekersparkeerplaats bij het nieuwe administratieve centrum.**

**De h. Cools** herinnert eraan dat het gebouw U twee ondergrondse parkeergarages heeft. In een mondelinge vraag (17 december 2020) vroeg hij of één daarvan gereserveerd zou worden voor de bezoekers van de gemeentediensten. Het college antwoordde dat de bestemming van de ondergrondse parking bestudeerd werd door een specifieke werkgroep en dat hierover nog geen besluit was genomen. Bovendien moest elk voorstel van deze werkgroep worden voorgelegd aan het coördinatiecomité Verhuizing en vervolgens door het college worden gevalideerd. De gemeentediensten zouden tegen einde dit jaar in het nieuwe centrum geïnstalleerd moeten zijn. Zal een van de twee parkeerterreinen worden gereserveerd voor bezoekers en zo ja, hoe? Het vrijkomen van het voormalige postgebouw in de Stallestraat moet het mogelijk maken een dertigtal parkeerplaatsen aan te leggen.

**Schepen Biermann** antwoordt dat een analyse van de parkeerproblemen was uitgevoerd door de cel Mobiliteit in samenwerking met de Fleet Manager. De parkeergarage onder gebouw D zal worden gebruikt voor voertuigen van het gemeentebestuur en het personeel. Het publiek zal gebruik maken van de parkeergarage van gebouw A (26 plaatsen waarvan twee voor personen met beperkte mobiliteit). De rest van de oppervlakte van het gebouw zal worden gebruikt voor een fietsenstalling (80 plaatsen) voor het personeel. In de nabijheid van het gebouw zal worden voorzien in extra fietsenstallingen voor het publiek.

Aangezien het nieuwe centrum deel uitmaakt van het openbaar domein van de gemeente, zal de kelder verdieping ervan onderworpen zijn aan de geldende voorschriften voor de openbare ruimte. De kelder van toren A wordt een rode zone om te voorkomen dat parkeerplaatsen worden ingenomen door personen met parkeerkaarten, ten koste van bezoekers.

Wat het parkeren betreft, heeft het college goed geanticipeerd op de gevolgen van de vestiging van het gemeentebestuur in deze wijk.



**Mondelinge vraag van de h. Cools: De garagisten.**

**De h. Cools** meldt dat de retributie van € 25 onafhankelijke garages en hun klanten benadeelt. Garages hebben niet altijd voldoende ruimte om voertuigen te parkeren die op herstelling wachten of die nog moeten worden opgehaald. De aankoop van professionele kaarten is geen oplossing omdat dit is gekoppeld aan specifieke nummerplaten. Als een bedrijf een paar werknemers heeft, kan zij eventueel voor hen professionele kaarten betalen maar dit is niet mogelijk voor klanten. Kan er overwogen worden garagehouders toe te staan blanco kaarten te kopen, in beperkte aantallen, om parkeerproblemen in de betrokken wijken te voorkomen?

Er wordt weinig gesproken over garages in Ukkel, hoewel dit een belangrijke sector is. Het zou jammer zijn als alle kleine garages zouden verdwijnen.

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat het college zich ten volle bewust is van de economische moeilijkheden waarmee garagehouders te kampen hebben. Het zou betreurenswaardig zijn als deze plaatselijke dienst naar de rand van de stad zou worden verplaatst en de inwoners van Ukkel gedwongen zouden worden verder te reizen om er gebruik van te maken.

Bezoekerskaarten kunnen dit probleem niet oplossen. Z-kaarten zijn geen geloofwaardig alternatief, aangezien garages een bepaald aantal voertuigen per jaar moeten verkopen om over deze kaarten te kunnen beschikken. Bovendien is deze oplossing niet erg praktisch, aangezien de nummerplaat telkens moet worden verwijderd en op een ander voertuig moet worden aangebracht.

De parkeerverordening wordt momenteel echter op gewestelijk niveau herzien. Het college heeft voorgesteld om erin op te nemen dat de invoering van een nieuwe vrijstellingskaart voor bepaalde beroepen (loodgieters, verwarmingsinstallateurs) welkom zou zijn en het ook nuttig zou zijn een oplossing te zoeken voor garagehouders die een beperkt aantal voertuigen van hun klanten gedurende een beperkte tijd in de openbare ruimte moeten parkeren. De schepen heeft dit probleem rechtstreeks kunnen bespreken met de gewestelijke minister voor Mobiliteit. De herziening van de gewestelijke verordening zal echter naar verwachting pas medio volgend jaar voltooid zijn.

Er is dus momenteel sprake van een juridisch vacuüm dat bijzonder schadelijk is voor de sector. Het college is daarom met de juridische dienst overeengekomen een advocaat te raadplegen om na te gaan of het mogelijk is dit gewestelijk rechtvacuüm ter plaatse op te vullen, in afwachting van de toekomstige herziening van de verordening. Het zou mogelijk moeten zijn garagehouders toe te staan max. 5 voertuigen tegelijk te parkeren zonder de omwonenden hierdoor te hinderen.

**De h. Cools** deelt dit standpunt en vindt dat het aantal voertuigen per garagehouder beperkt zou moeten worden tot 3 of 4. Hij verzoekt het college creatief te zijn en herinnerde eraan dat in het verleden soortgelijke oplossingen zijn gevonden voor het medisch en paramedisch personeel vlakbij ziekenhuizen.