

**Mondelinge vraag van de h. Wyngaard: impact van het parkeerplan op tram 92 naar het stadscentrum.**  
**Interpellatie van de h. Desmet: wijzigingen van het gewestelijk parkeerplan.**

De voorzitter stelt voor om deze mondelinge vraag en deze interpellatie samen te voegen.

**De h. Wyngaard** geeft aan dat talrijke inwoners in het zuiden van de gemeente - regelmatige gebruikers van tram 92 - een (onverwacht?) gevolg van het parkeerplan willen melden. Om naar de stad te gaan parkeerden zij hun voertuig vlakbij de eindhalte van tram 92 maar dit kan nu zo goed als niet meer. Zij worden verplicht om terug de wagen te nemen of om buiten de stad inkopen te gaan doen.

Is het college op de hoogte van dergelijke problemen en welke oplossingen worden hiervoor aangeboden? Zullen de nieuwe gewestelijke regels die in 2017 van kracht worden dergelijke ongemakken wegemen?

**De h. Desmet** vindt dat er nog te veel absurde toestanden zijn ondanks de wil om het parkeerbeleid in de 19 gemeentes te harmoniseren.

Sinds 1 januari zijn de nieuwe regels van kracht. Parkeerkaarten zijn niet meer beperkt tot de gemeentegrenzen en elke Brusselse inwoner kan zijn eigen sector "creëren". Ook het systeem van de parkeerkaarten zal eenvoudiger worden, met 2 kaarten per gezin (€ 10 voor kaart 1 en € 50 voor kaart 2). De tarieven voor de beroepssector worden geharmoniseerd (€ 75 voor thuiszorg, net zoals kinderdagverblijven, politie en scholen, en € 200 voor dringende zorgen), de bezoekerskaart wordt gewijzigd en de bedrijfskaarten zullen € 200 (tot 5 kaarten) tot max. € 800 kosten. Naast de huidige kleuren komen er nog grijze zones en zones "evenementen".

Zal het college deze wijzigingen opnemen in haar retributiereglement? Er is namelijk geen verplichting voor de gemeentes om dit nieuwe plan volledig toe te passen.

**De h. Wyngaard** geeft aan dat er in het zuiden van de gemeente een probleem is. Wegens de automaten in de Waterlooosesteenweg verhuizen voertuigen naar straten vlakbij, meer bepaald de Denneboslaan, en wordt er vaak langs beide kanten geparkeerd, ook al is daar nauwelijks plaats voor.

Is het college hiervan op de hoogte? Wordt hier de invoering van beurtelings parkeren overwogen?

**De h. Desmet** meldt dat sommige Ukkelse handelaars een half uur parkeren aan hun klanten aanbieden. Is dit een initiatief van deze handelaars of van de gemeente? Zijn er nog andere handelswijken bij betrokken?

**Schepen Biermann** antwoordt dat het college met het parkeerplan een compromis moest bereiken tussen 2 doelstellingen: bescherming van de lokale handel én van de inwoners die naast betalende zones wonen.

Het hele grondgebied hoeft niet gereguleerd te worden. Als fase 2 is ingevoerd, zal ± 55% van de beschikbare plaatsen in Ukkel gereguleerd zijn. Het gewest verbiedt bovendien dat we parkeerkaarten uitreiken aan inwoners die niet in een gereguleerde straat wonen. Ook de reikwijdte van een parkeerzone is beperkt tot 150 ha (met 20% tolerantie volgens de geografie). Ukkel is 22 km<sup>2</sup> groot en heeft dus zeer veel sectoren. Een zone is een gekleurd gebied en een sector is de geografische ligging op de kaart. Het gewest stelt voor om sectoren in cellen te verdelen die elk ¼ van 150 ha zijn. Elke inwoner kan in zijn cel parkeren en in de drie andere cellen, zolang die grenzen aan zijn eigen cel, waardoor ze wat meer keuzevrijheid hebben naargelang de beschikbare plaatsen. Gebruikers van het openbaar vervoer zouden een vierde cel kunnen kiezen, namelijk daar waar hun halte ligt, en dit hoeft niet te grenzen aan hun eigen cel. Inwoners die niet in een gereguleerde straat wonen, zouden echter hier geen recht op hebben volgens de vastgelegde voorwaarden. Volgende dinsdag zal het Gewestelijk Parkeeragentschap met Ukkel overleggen om dit probleem op te lossen.

Schepen Biermann vermeldt ook nog een ander probleem: sommige reizigers komen met de wagen naar Ukkel om daar het openbaar vervoer te nemen, waardoor onze gemeente de P&R van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dreigt te worden.

Het college heeft bijkomende parkeerplaatsen gecreëerd waar dit mogelijk was, zoals in de Prins de Lignelaan, en overweegt een P&R aan Stalle.

In het nieuwe besluit zijn er echter weinig nieuwe elementen. De gemeente had al overeenkomsten met buurgemeentes voor inwoners die aan een gemeentegrens wonen.

De prijzen voor bewonerskaarten komen overeen met het gemeentelijke reglement, behalve voor de 3de kaart die € 250 zal kosten. Naast kaarten voor onderwijzers en werknemers komen er ook kaarten voor de politie bij en er zijn enkel nog verplichte kaarten (geen facultatieve kaarten meer). De gemeente heeft ook het recht om quota's op te leggen. Enkel voor dringende en niet-dringende medische zorgen zijn er vaste tarieven bepaald. De grijze zones en evenementenzones werden verduidelijkt.

Het besluit treedt in werking op 1 januari 2017 maar de gemeentes hebben twee jaar om zich aan te passen. Ukkel zal zelf weinig moeten aanpassen. De prijzen van werknemerskaarten moeten aangepast worden (€ 300 voor de eerste 20 en € 600 vanaf kaart 21) en de bezoekerskaart moet voor het gewest € 2,50 kosten (Ukkel vraagt nu € 1,50), wat voor sommige werknemers (deeltijds, combinatie wagen/openbaar vervoer) nadelig kan worden.

In de wijk Ukkel-Centrum heeft het college een test uitgevoerd met parkeerjetons voor klanten, op vraag van de handelsvereniging. Dit is reglementair toegelaten en het is ook geen voorkeurtarief. Handelaars willen hiermee hun klanten ondersteunen. Schepen Biermann is voorstander van een kredietsysteem voor klanten maar dat is geen bevoegdheid van de gemeente. Het college zal dit voorleggen aan het parkeeragentschap en Atrium.

Het college zal de parkeertoestand in de Denneboslaan evalueren, net zoals alle wijken systematisch geëvalueerd zullen worden om de gevolgen van maatregelen aan te pakken. Schepen Biermann heeft nog geen reacties over de Denneboslaan ontvangen. Voor het IRSA (Institut royal pour sourds et aveugles) vlakbij werden verschillende oplossingen uitgewerkt.

Het gebruik van zig-zagdoorgangen moet met de Wegendienst beoordeeld worden. In een testfase in de Hagedoornlaan was 57% van de inwoners voorstander.