



## Interpellatie van De h. COOLS : Het verwijderen van fietsenrekken op de Waterloolaan. Mondelinge vraag van Mevr. CZEKALSKI : Dropzones op de Waterloolaan.

**De h. Cools** heeft via de pers vernomen dat de burgemeester de verwijdering heeft bevolen van de fiets- en steps die geplaatst zijn in Fort-Jaco op de kruising van de Vossendreef en de Waterlooosesteenweg. De burgemeester vertelde aan de pers dat deze bogen door Brussel Mobiliteit waren geplaatst zonder voorafgaand overleg met de gemeente, en dat ze hadden geleid tot de opheffing van een tiental parkeerplaatsen.

De burgemeester heeft het volste recht om parkeerplaatsen in Fort-Jaco te behouden voor klanten van de winkels.

De winkels hebben al te veel geleden onder het parkeerbeleid dat het college de afgelopen jaren in en rond de wijk heeft gevoerd.

Aangezien de Waterlooosesteenweg een gewestweg is, had Brussel Mobiliteit het recht om deze parkeerplaatsen aan te leggen zonder voorafgaande toestemming van het gemeentebestuur.

De h. Cools zou het college willen vragen naar het aantal reguliere parkeerplaatsen dat zou zijn opgeheven door de plaatsing van deze bogen, en naar de huisnummers waarvoor ze werden geplaatst. De h. Cools heeft persoonlijk bewijs gezien van de verwijdering van de bogen voor nummer 1346 in de Waterlooosesteenweg, vlak voor een verkeerslicht en een voetgangersoversteekplaats. De wegcode verbiedt parkeren binnen 5 meter van een zebrapad en dit verbod werd herhaald in het gemeentelijk mobiliteitsplan dat in september 2023 door de gemeentelijke meerderheid werd goedgekeurd: "Handhaaf de wegcode door het parkeren van auto's binnen 5 meter van een zebrapad te neutraliseren" (actieplan, p. 30). Hoe is het mogelijk te begrijpen dat een burgemeester bogen verwijdert om het fysiek mogelijk te maken om een overtredend voertuig te parkeren? De h. Cools heeft geconstateerd dat er op deze plek illegaal geparkeerd wordt sinds de bogen zijn verwijderd.

Als fervent voorstander van meerlagig bestuur maakt de h. Cools zich zorgen over de oorlog tussen machtsniveaus, in dit geval tussen de gemeente en het Gewest, die deze episode illustreert. Het is ongezond dat de gemeente voorzieningen laat verwijderen van een weg die het gewest - en niet de gemeente - beheert, zonder titel of recht. De h. Cools trok de wettelijkheid van een dergelijke actie in twijfel.

De burgemeester rechtvaardigde de actie door te zeggen dat er geen overleg was geweest. Is dat echt zo? Een blik op de brieven en e-mails tussen de gemeente en het Gewest laat zien dat de verwijdering van de parkeervakken verband houdt met het verzet van het Gewest tegen de installatie van dropzones voor steps.

Op 3 oktober 2023 vroeg de gemeente in een brief van het college, ondertekend door de burgemeester, aan minister Van den Brandt om de intenties van het Gewest met betrekking tot de invoering van dropzones op gewestwegen te verduidelijken. De gemeente vroeg ook om voor elke locatie het advies van het college in te winnen. Op 13 december 2023 e-mailde het Gewest aan de gemeente haar intenties met betrekking tot de dropzones op gewestwegen en de locaties die daarvoor in aanmerking komen. In dit geval voorziet het Gewest 46 dropzones van doorgaans 5 meter lang. In een e-mail van 29 december 2023 heeft de burgemeester laten weten dat de gemeente negatief staat tegenover 31 van deze dropzones. Heeft het college over dit advies beraadslaagd? Zo ja, op welke datum?

De h. Cools wijst erop dat het voorstel van het gewest voor sommige van de 31 dropzones de fysieke mogelijkheid om te parkeren binnen 5 meter van een kruispunt of voetgangersoversteekplaats uitsluit.

Andere voorstellen waren ongelukkiger Volgens de h Cools was de mening van de gemeente gerechtvaardigd

De afgelopen maanden heeft het Gewest een aantal dropzones met markeringen ingevoerd die geen grote problemen voor voetgangers hebben veroorzaakt Deze dropzones hebben het voordeel dat ze parkeergelegenheid bieden voor steps De h Cools van zijn kant heeft het altijd betreurd dat de gemeente dergelijke zones niet heeft willen aanleggen en herinnert in dit verband aan zijn eerdere oproepen over dit onderwerp, waarin hij voorbeelden aanhaalde van de toepassing van dit systeem in tal van steden in heel Europa.

In de correspondentie tussen het gewest en het college is het argument tegen deze zones gebaseerd op het anarchistische karakter van het parkeren van steps Maar steps parkeren in dropzones is niet wettelozter dan fietsparkeren en gelukkig zijn er geen plannen om fietsparkeren op straat te verbieden in Ukkel. Maar het vormt soms wel een probleem, bijvoorbeeld op het geplaveide deel van de Xavier De Buestraat, waar fietsen die vastgemaakt zijn aan Parijse hekken het voetgangersverkeer hinderen. We moeten het parkeren van steps organiseren en degenen die zich niet aan de regels houden straffen door ze te verwijderen.

Het verwijderen van de bogen in Fort-Jaco is dus niet alleen een kwestie van het parkeren van auto's verdedigen maar maakt ook deel uit van de kruistocht van de burgemeester tegen steps. Deze kruistocht is begrijpelijk als het gaat om illegaal parkeren maar niet als het gaat om fatsoenlijk parkeren.

De verwijdering van de bogen in Fort-Jaco werd bevolen in een e-mail die op 24 oktober 2024 door de kabinetschef van de burgemeester naar een gewestelijke ambtenaar werd gestuurd In deze e-mail wordt de opdracht gegeven om de bogen voor 30 oktober te verwijderen Zoniet zal de gemeente ze zelf verwijderen Deze nonchalante aanpak is niet in overeenstemming met de administratieve procedures. Ten tweede heeft de burgemeester op 25 oktober een brief gestuurd naar Dott, een exploitant van elektrische steps en elektrisch ondersteunde fietsen die in ongeveer vijftien Europese steden aanwezig is In de brief staat dat de burgemeester heeft gevraagd om de bogen te verwijderen en dat het bedrijf daarom geen informatie hoeft te verstrekken over het bestaan van deze dropzones op zijn toepassing.

Deze hele kwestie getuigt van een gebrek aan dialoog tussen de gemeente en het Gewest. De verantwoordelijkheid hiervoor wordt gedeeld: het Gewest luistert niet goed genoeg naar het gemeentebestuur en de handelaars en het gemeentebestuur "speelt het spel niet mee" door zich volledig te verzetten tegen de aanleg van dropzones, wat blijkt uit zijn brieven, om nog maar te zwijgen van zijn houding van de facto optreden

Volgens de h. Cools is het van essentieel belang dat de dialoog wordt hervat. Bij het lezen van de documenten in het dossier blijkt ook dat het college op drift is geraakt en geen officiële brieven heeft gestuurd aan de minister of aan de directie van Brussel Mobiliteit

De parkeerproblemen in een handelswijk zoals Fort-Jaco worden niet opgelost door geen parkeervakken aan te leggen op plaatsen waar parkeren verboden is, maar door beter gebruik te maken van de bestaande parkings, zoals die onder het gebouw Val de Soignes

**Mevr. Czekalski** meldt naar aanleiding van persberichten dat het college op 6 november heeft moeten ingrijpen om dropzones bestaande uit fietsbogen en paaltjes te verwijderen ter hoogte van de nummers 1222, 1346 en 1357 van de Waterlooosesteenweg, die geplaatst waren op parkeerplaatsen midden in het handelsgebied van Fort-Jaco

In tegenstelling tot sommige andere commerciële centra van de gemeente heeft dit gebied zeer slechte verbindingen met het openbaar vervoer, dus de meeste klanten gebruiken hun auto om naar de winkels te gaan De parkeermogelijkheden zijn dus al beperkt en het is ondenkbaar dat het Gewest ze nog verder zou beperken

Heeft het Gewest de mening gevraagd van het gemeentebestuur en/of de handelaars over de gekozen locaties voor deze dropzones, waarvan we niet eens weten hoe ze eruit zien, laat staan over de chaos die er na enkele dagen kan heersen?

Welke maatregelen denkt het college te nemen naar aanleiding van dit gebrek aan overleg? Welke middelen heeft zij om dit soort eenzijdige manoeuvres te voorkomen?

Mevr. Kabachi wijst erop dat haar fractie vraagtekens zet bij het gebrek aan overleg over deze kwestie

Moeten er geen plannen worden voorgelegd aan het college om te bepalen waar deze bogen moeten komen? Wat is de wettelijkheid van de eenzijdige beslissing van de gemeente om de bogen af te zagen?

Mevr. Kabachi maakt zich ook zorgen over de verdubbeling van de overheidsuitgaven door de overlapping van gewestelijke en gemeentelijke beslissingen

De h. Godefroid is nooit blij met de afschaffing van maatregelen ter bevordering van zachte mobiliteit, vooral in een gemeente waar het gebrek aan evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen nog steeds duidelijk is.

Toegegeven, in vergelijking met de honderden fietsenbogen die door de dienst van schepen Wyngaard zijn geïnstalleerd, zal de verwijdering van een paar rekken het gebruik van zachte vervoermiddelen niet radicaal veranderen. Toch geeft deze vernieling het beeld dat de auto de koningin van de openbare ruimte in Ukkel blijft waardoor het moeilijk wordt om een nieuw evenwicht te vinden

De burgemeester heeft besloten om het straatmeubilair in de onmiddellijke nabijheid van een verkeerslicht te vernietigen. Volgens de h. Godefroid is deze actie in strijd met de wet aangezien het verboden is om te parkeren op minder dan een meter van een voetgangersoversteekplaats en een verkeerslicht. Bovendien vormt het een bedreiging voor de verkeersveiligheid aangezien de voorziening juist bedoeld is om de zichtbaarheid van overstekende voetgangers te maximaliseren. Tot slot kan niet worden gezegd dat dit een kwestie is van goed beheer van openbare middelen, vooral omdat de burgemeester op BX1 aankondigde dat hij al een advocaat had ingeschakeld

Volgens de h. Godefroid had de burgemeester, zelfs als er goede argumenten waren om de bogen te verplaatsen, niet zo nonchalant mogen handelen. De dramatisering van deze gebeurtenis in de media dreigt een bepaalde vorm van geweld tussen vervoerswijzen te bagatelliseren. Dit is des te betreurenswaardiger omdat de burgemeester voorstander leek te zijn van gematigdheid en verzoening in deze kwestie met zijn beroemde uitspraak. "Één fietser meer is één auto minder". In dit geval heeft de burgemeester echter een standpunt ingenomen dat beledigend is voor alle zwakke gebruikers, of het nu fietsers of steppers zijn, aangezien hen parkeerplaatsen worden ontnomen terwijl automobilisten urenlang gratis parkeren wordt beloofd.

De spanningen tussen de vervoerswijzen nemen toe. Een automobilist reed met zijn SUV opzettelijk een reeks bogen omver in de Vanderkinderestraat. De h. Godefroid was zelf ook het slachtoffer van een automobilist die zijn achterwiel raakte terwijl hij op een fietspad reed. Vorige maand in Parijs doodde een automobilist met zijn SUV opzettelijk een 27-jarige fietser. En de burgemeester zelf heeft het laten leeglopen van banden door particulieren aan de kaak gesteld, nog een illustratie van een steeds giftiger klimaat.

In een dergelijke context is het aanwakkeren van de gemoederen of het risico nemen deze aan te wakkeren door op te treden tegen actieve vervoerswijzen, zoals de burgemeester deed, niet in het belang van de burgers, ongeacht hun vervoerswijze. Het bewijst ook een slechte dienst aan handelaars, die vaak nergens om gevraagd hebben en een karikatuur krijgen in een controversale waar ze zonder hadden gekund

Aan de andere kant, door systematisch het economisch belang tegenover de inzet van zachte mobiliteit te stellen, bestendigt de burgemeester het idee dat automobilisten de enige klanten van winkels zijn. Dat is echter niet waar. 44% van de Brusselse gezinnen die ook boodschappen doen, heeft geen auto, en uit een studie die afgelopen juni werd uitgevoerd onder leiding van de ULB en Hub Brussel, blijkt dat 40 tot 60% van de mensen die door Fort-Jaco wandelen, er te voet of met de fiets naartoe gaan. In feite is de openstelling voor actieve vervoersmiddelen een kans voor winkels omdat

ze meer mensen kunnen ontvangen op dezelfde parkeerplaats en de klanten in kwestie meer uitgeven. Hetzelfde fenomeen is waargenomen in Londen, volgens een studie van Forbes, en in Kopenhagen, volgens een studie in opdracht van de stad

De h. Godefroid nodigt de burgemeester dan ook uit om terug te keren naar zijn vroegere gematigde standpunt, toen hij zei dat Waterloo geen model was om na te volgen

**De h. De Bock** wijst erop dat volgens de wet inzake de politie op het wegverkeer parkeren, ongeacht het voertuig in kwestie, verboden is binnen 5 meter van een zebrapad, omdat het gevaarlijk kan zijn voor overstekende kinderen

De h. De Bock vraagt zich dan ook af waarom het Gewest besloten heeft bogen te plaatsen op een plaats waar parkeren normaal gezien verboden is.

**De burgemeester** wilde de hele kwestie graag in de juiste context plaatsen

Al bijna twee jaar klaagt hij regelmatig over de overvloed aan scooters, steps en deelfietsen in de dropzones die op gewestwegen zijn aangelegd. Deze voertuigen staan zodanig geparkeerd dat ze een gevaar vormen voor voetgangers en andere weggebruikers, niet alleen in Ukkel maar in de hele regio, waar steeds meer anarchistische stapels scooters, steps en fietsen staan, vooral voor winkelatalages.

Op 3 oktober 2023 schreef het college een brief aan de minister van Mobiliteit om de bedreiging van de voetgangersveiligheid aan de kaak te stellen. Het Gewest antwoordde bij brief van 13 december 2023 en kondigde de installatie aan van tientallen dropzones, ondanks de waarschuwingen van het gemeentebestuur. Na overleg met de dienst Mobiliteit reageerde het college 15 dagen later met een negatief advies over verschillende door het Gewest gekozen locaties en verzocht het de gewestelijke overheid om zich te concentreren op de andere gemeentes, aangezien Ukkel niet van plan is om deze dropzones aan te leggen op gemeentewegen en deze keuze volledig aanvaardt op grond van de gemeentelijke autonomie. Het Gewest heeft niettemin beslist om deze dropzones in te voeren.

Ondertussen hebben uitspraken van de Raad van State de gevolgen van het besluit van de Brusselse regering tot bepaling van het aantal operatoren die deelauto's mogen exploiteren en het parkeren van deze voertuigen gedeeltelijk opgeschort. Op 4 april 2024 stuurde het college een brief naar deze exploitanten waarin het aangaf dat ze niet welkom waren, gezien de onmogelijkheid om hun aantal in Brussel en dus in de dropzones te beperken. Een kopie van deze brief werd uiteraard naar het Gewest gestuurd.

Naar aanleiding van deze brieven brachten de kabinetschef van de burgemeester en de schepenen voor mobiliteit een bezoek aan Brussel Mobiliteit om de toekomstige ontwikkelingen op het zuidelijke deel van de Waterlooesteenweg te bespreken. Ze brachten negatieve adviezen uit over drie van de geplande dropzonelocaties. Eind oktober gaf het Gewest aan deze negatieve adviezen naast zich neer te leggen. Het college antwoordde bij brief van 24 oktober, waarin het vroeg waar deze vergaderingen met Brussel Mobiliteit toe dienden als deze instantie geen rekening hield met de opmerkingen van de gemeente. Het college eiste ook dat de infrastructuur vóór 30 oktober zou worden verwijderd, op straffe van verwijdering door de gemeentediensten. Het Gewest ging hier niet op in en bleef dropzones plaatsen. De gemeentediensten zijn vervolgens overgegaan tot het verwijderen van een aantal van deze dropzones, namelijk de dropzones die een veiligheidsprobleem konden vormen.

Het was nodig om dit te relativeren om aan te tonen dat het zeker niet de gemeente Ukkel is die in deze zaak kwade wil toont. Maar het moet gezegd dat er geen sprake kan zijn van een echte dialoog als je door je gesprekspartner voor een voldongen feit wordt gesteld. Dit is des te betreurenswaardiger omdat de opmerkingen van de raad gericht waren op het behoud van de veiligheid.

En voor het geval een speciale regeling rond de 5 meter noodzakelijk zou blijken, stelden de kabinetschef van de burgemeester en de schepenen van Mobiliteit voor om de dropzones te vervangen

door beplante zones, die niet alleen esthetischer, maar vooral ook veiliger zouden zijn. Het Gewest verwierp dit voorstel

Hoe dan ook is de huidige toestand van de Waterlooosesteenweg betreurenswaardig

Het contact zal voortaan via de respectievelijke advocaten van beide partijen verlopen.

**Schepen Wyngaard** was het eens met de moeilijkheden op de Waterlooosesteenweg. Hij wees er echter op dat het in andere gevallen mogelijk was geweest om de veiligheid van de gemeentewegen te verbeteren met de hulp van Brussel Mobiliteit en dat dit de komende maanden het geval zal blijven dankzij de subsidie van meer dan 1 miljoen euro die vanavond werd goedgekeurd

Schepen Wyngaard betwistte de bewering van de h. Cools dat handelaars hadden geleden onder het parkeerbeleid van het college in de afgelopen jaren. Hij vroeg zich af waar de h. Cools op doelde, aangezien de wegen in dit gebied al gereguleerd waren toen de h. Cools schepen was, en de omtrek van deze zones niet is gewijzigd.

De enige wijziging die werd aangebracht, betreft een klein deel van de Waterlooosesteenweg en werd uitgevoerd op verzoek van de handelaars: de algemene vergadering van de handelaars vroeg unaniem, min één stem, om dit deel naar een rode zone te verplaatsen. Vervolgens besliste het college om deze sector van een rode zone naar een oranje zone te degraderen om de impact van de laatste parkeerhervorming te neutraliseren.

Wat steps betreft, is de huidige situatie ongewoon omdat het kader dat door het Gewest werd vastgelegd, voor de rechtbank werd aangevochten. Daardoor hebben we nu te maken met een groot aantal exploitanten waarvan het aantal in omloop zijnde toestellen niet gereguleerd is, wat problematisch blijkt te zijn. Het zou interessant zijn om in de komende maanden en jaren, zodra de situatie is opgehelderd, te zien of het mogelijk is inspiratie te putten uit de regelingen die in andere Brusselse gemeentes zijn aangenomen.

Schepen Wyngaard wees erop dat het parkeerverbod in de 5 meter zone geldt voor motorvoertuigen. Het is dus wettelijk mogelijk om bogen in dergelijke zones te plaatsen omdat de wetgever ongetwijfeld van mening was dat het zicht van voetgangers minder wordt bedreigd door een fiets dan door een auto. Er zijn dus twee mogelijkheden: ofwel vegetatie, zoals het college in dit geval heeft voorgesteld aan Brussel Mobiliteit, ofwel het plaatsen van bogen, zoals het college op verschillende plaatsen heeft gedaan om fietsen te parkeren op gemeentewegen

Het college zal er bij Brussel Mobiliteit op aandringen om een voetgangersoversteekplaats aan te leggen tussen Diesdelle en Fort-Jaco.

**De h. Cools** is van mening dat de schuld in deze zaak gedeeld wordt. Het Gewest is schuldig aan het plaatsen van bogen zonder echt overleg met de gemeente en de gemeente draagt niet bij aan de dialoog door haar dogmatische verzet tegen het principe van dropzones.

De h. Cools hoopt dat er op een gegeven moment redelijke oplossingen worden gevonden.

**Mevr. Czekalski** bedankt de burgemeester voor zijn tussenkomst omdat hij opkomt voor multimodaliteit en respect voor de verschillende vervoerswijzen zonder verkeersveiligheid uit het oog te verliezen

**Mevr. Kabachi** erkent dat de burgemeester gemotiveerd is door de wens om voetgangers te beschermen maar ze vraagt zich toch af of er geen rechtshandeling nodig zou zijn geweest om zijn beslissing te formaliseren.

Ze vindt ook dat er geprobeerd moet worden om de dialoog met Brussel Mobiliteit te herstellen, ook al is dat niet gemakkelijk.

**De h. Godefroid** vindt dat de burgemeester niet echt heeft geantwoord op zijn vragen over de vorm van het gemeentelijke antwoord

**De burgemeester** is van mening dat hij nauwkeurig de omstandigheden heeft weergegeven die hem ertoe hebben gebracht deze actie te ondernemen.

De raad zal op dezelfde nauwkeurige wijze worden geïnformeerd over de volgende fasen van de procedure, met name over de tussenkomsten van de door de gemeente aangestelde advocaat.

Het college zal in deze kwestie altijd de voorkeur geven aan evenwichtige standpunten. In dit opzicht is de burgemeester het eens met de h Godefroid dat het belangrijk is om rekening te houden met veranderingen in het gedrag van gebruikers als het gaat om de keuze van vervoerswijzen. Daarom heeft het college in de loop van deze legislatuur meer dan 300 fietsenbogen geïnstalleerd in Ukkel.