



Interpellatie van de h. Cools: De Coghenlaan.

De h. Cools geeft aan dat de bewoners van de Coghenlaan in het kader van een burgerinterpellatie hun bezorgdheid hebben geuit over de nieuwe route van bus 37, die hun laan aandoet, terwijl deze bus er minder lang over zou doen om het Albertplein te bereiken indien, vertrekkend van de Heldensquare, de Brugmannlaan en de Albertlaan genomen zou worden. Ze klaagden over de illegale aanleg (geen vergunning) van busperrons en vestigden de aandacht van het gemeentebestuur op de aard van de bodem van de Coghenlaan en de risico's die zouden voortvloeien uit een toename van het verkeer in deze laan, waar zich vroeger zandgroeven bevonden.

De MIVB gedraagt zich als een staat binnen een staat door perrons te bouwen zonder vergunning, vastgesteld door de gewestelijke planningsinstantie in een PV van stedenbouwkundige inbreuk. Dit gedrag is geen kwestie van onwetendheid, aangezien de MIVB in een voor het grote publiek bestemd document zelf benadrukt dat zij voor de aanleg van nieuwe haltes een bouwvergunning moet aanvragen volgens een volledige procedure die een openbaar onderzoek omvat. Artikel 98 1 2°/1 van het BWRO bepaalt uitdrukkelijk dat een vergunning vereist is ("aanleg of het profiel van een weg wijzigen").

De aanleg van haltes zonder vergunning werd gevolgd door de plaatsing van bushokjes, eveneens zonder vergunning. Het uitvoeringsbesluit van het BWRO voorziet niet in de vrijstelling van vergunningen voor zogenaamde kleine werkzaamheden die over de gehele lengte van een weg worden herhaald. Waarom heeft de gemeente, aangezien het contract voor de bushokjes met een particuliere onderneming is gesloten, deze onderneming instructies gegeven voor de bouw van deze hokjes, terwijl de stedenbouwkundige situatie onwettig is? Voorts kan, indien een inbreuk wordt gehandhaafd, een tweede proces-verbaal worden opgemaakt, aangezien de gemeente en het Gewest bevoegd zijn om in dit verband te verbaliseren.

Zal het college maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de wet wordt nageleefd? Is het niet schokkend dat een gewestelijke regionale instantie zoals de MIVB de stedenbouwkundige wetgeving aan zijn laars lapt? Zou het, gezien het erfgoedkarakter van de Coghenlaan, niet passender zijn geweest te opteren voor bushokjes in oude stijl zonder lichtbakken?

Er is schade gemeld in de Coghenlaan. De bewoners hebben ook geklaagd over scheuren in hun woningen die zij toeschrijven aan trillingen, veroorzaakt door de regelmatige passage van MIVB-bussen. Brieven over dit onderwerp hebben niet tot een reactie van het college geleid. Op 29 augustus was er een weginzakking. Zijn de oorzaken hiervan bekend? Moet er geen onderzoek worden gedaan naar de trillings- en geluidseffecten van het passeren van deze bussen?

Interpellatie van de h. Sax: Bushaltes en -hokjes in de Coghenlaan.

De h. Sax herinnert eraan dat de bewoners van de Coghenlaan tijdens de zitting van de raad van 28 maart 2019 een burgerinterpellatie hebben ingediend over de installatie van bushaltes voor het college Saint-Pierre en op het kruispunt met de Messidorlaan (haltes "Peyo"), bestemd voor de nieuwe buslijn 37. Volgens deze bewoners had de MIVB voor deze werken een bouwvergunning moeten krijgen op grond van artikel 98, § 1, van het BWRO. Zij waren ook bezorgd over de mogelijke overlast van de nieuwe route en herinnerden eraan dat de Coghenlaan is aangelegd op een

voormalige zandgroeve en de laan vanwege de instabiliteit van de grond kwetsbaar is voor zwaar verkeer. Het lijkt erop dat er geen gevolg werd gegeven aan deze burgerinterpellatie. De bushaltes zijn er nog steeds en intussen zijn er twee extra buslijnen (11 en 70) toegevoegd aan lijn 37. Hoewel de gemeente had beloofd enkel elektrische bussen te laten rijden, zijn de meeste bussen op deze routes diesel- of hybridevoertuigen.

Recente e-mails van bewoners van de Coghenlaan zijn bijzonder verhelderend. De h. Sax was geschokt dat de inspectie van Urban Brussel een PV van stedenbouwkundige inbreuk had opgesteld ten laste van de MIVB en dat Urban Brussel vervolgens ook tot de conclusie was gekomen dat de overtreding was begaan na een grondig onderzoek van het dossier. De haltes aan de Coghenlaan zijn dus illegaal maar de MIVB weigert een vergunningaanvraag in te dienen voor deze haltes die door de gemeente worden beheerd omdat zij zich op een gemeentelijke weg bevinden.

Urban Brussels heeft bevestigd dat er een vergunning is vereist voor deze bushokjes, die niet kan worden afgegeven voordat de bushaltes waarop zij worden geplaatst stedenbouwkundig zijn geregulariseerd. De argumenten van schepenen Wyngaard en Biermann in de e-mail van 31 augustus ter rechtvaardiging van de plaatsing van de bushokjes zijn kafkaësk: de MIVB, zelf in overtreding, zou de gemeente ervan overtuigd hebben dat het noodzakelijk is om illegale bushokjes (zonder vergunning) te plaatsen op illegale haltes (zonder vergunning)... om te voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften. Het duidelijke antwoord van de bewoners van 31 augustus 2021 verliest alle geloofwaardigheid voor het standpunt van de gemeente in deze zaak.

De bewoners van de Coghenlaan wijzen er ook op dat de vrees die zij in 2019 hebben geuit, waarheid is geworden: er zijn weginzakkingen geweest, de laatste op 29 augustus; in veel woningen zijn scheuren ontstaan sinds de ingebruikname van lijn 37 en er is geen gevolg gegeven aan de klachten van de bewoners; de drie lijnen die nu door de Coghenlaan lopen, veroorzaken trillingen, onophoudelijk lawaai en luchtverontreiniging, waarover de bewoners zich beklagen.

De bewoners melden ook dat de busbezetting zeer laag is, behalve tijdens de spitsuren. 's Avonds rijden de bussen zonder binnenverlichting omdat er geen passagiers zijn. De bewoners vroegen zich dan ook af waarom buslijn 37 niet stopt op de Heldensquare of verder rijdt via de Brugmann- en Albertlaan, zoals zij in hun burgerinterpellatie hadden voorgesteld.

Waarom heeft de gemeente de afgelopen tweeënhalf jaar illegale bushaltes op de gemeenteweg toegestaan in plaats van op te treden als verbaliserende overheid om de MIVB te dwingen de stedenbouwkundige voorschriften te respecteren? Waarom plaatst de gemeente zonder vergunning bushokjes op illegale bushaltes? Welke maatregelen zal de gemeente nemen in verband met de schade aan de weg en de klachten van de bewoners van de Coghenlaan?

Schepen Wyngaard legt uit dat de plaatsing van bushokjes in een behoefte voorziet omdat het niet wenselijk is dat kinderen of senioren zonder beschutting op hun bus moeten wachten bij slecht weer. De plaatsing van een bushokje voor het college is het gevolg van een verzoek van deze school en in dit geval is er geen sprake van herhaling, ongeacht de stedenbouwkundige interpretatie die aan de reglementen wordt gegeven.

Er werden twee types bushokjes voorgesteld: de "standaard" en de meer esthetische "prestige". Het college koos voor het "prestige"-model en verbond zich er tevens toe te voldoen aan het verzoek van de bewoners om in geen enkel bushokje in de Coghenlaan reclame aan te brengen omwille van de erfgoedwaarde van deze laan.

Het college heeft zich er ook toe verbonden niet overhaast te werk te gaan en dus geen bushokjes te plaatsen direct na de voltooiing van de perrons, ondanks het ongemak van een dergelijke keuze voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

De teksten van het BWRO zijn verre van duidelijk aangezien zij aanleiding geven tot tegenstrijdige interpretaties door Urban Brussels en de MIVB. Volgens de MIVB is een vergunning vereist in geval van herhaling. Volgens Urban Brussels is een bushokje vereist zodra er een perron is en het is op basis van dit principe dat Urban Brussels tegen de MIVB PV's heeft opgesteld wegens het ontbreken van bushokjes op perrons. De situatie is juridisch verre van duidelijk maar zij zal ongetwijfeld in de komende weken duidelijker worden, aangezien het gewestelijke decreet inzake kleine werken momenteel wordt herzien. Het college heeft daarom besloten geduld te oefenen en zal de geldende voorschriften naleven, ongeacht de genomen besluiten: als een vergunning vereist is, zal zij die aanvragen en zo niet, dan zal zij die niet aanvragen.

De gemeentediensten zullen de breedte van het voetpad van de Dolezlaan onderzoeken.

Inzake de scheuren in sommige woningen vraagt schepen Wyngaard de getroffen bewoners contact op te nemen met hun verzekeraars om een mogelijk oorzakelijk verband tussen de scheuren en de bussen vast te stellen. Het gemeentebestuur staat uiteraard ter beschikking van de burgers en is bereid om, indien nodig, een ambtenaar ter plaatse te sturen om de oorzaken van de geleden schade vast te stellen.

De h. Cools merkt op dat de gemeente vroeger pro-actiever was in het helpen van de bewoners, vooral omdat zij voldoende bekwame ingenieurs en technici in dienst heeft om een grondig onderzoek van de gebouwen uit te voeren. De gemeente moet deze scheuren opvolgen omdat de aan hem gerichte brieven geen standaardbrieven zijn maar individuele brieven.

Hij betreurt de luchthartige, zelfs minachtende houding van de MIVB, die blijkt uit de verklaringen van zijn directeur, volgens welke de ontwikkeling van de metro in Ukkel naar de Griekse kalender wordt verwezen. Bovendien worden de plannen voor buslijnen periodiek besproken. Waarom zou deze route dat niet zijn? Soortgelijke vragen moeten worden gesteld over de route van buslijn 71.

Schepen Wyngaard antwoordt dat het engagement van het gemeentebestuur ten aanzien van de burgers even constant is als in het verleden: de ambtenaren van de dienst Wegen zijn zonder meer bereid de bewoners te bezoeken om de staat van hun woningen te onderzoeken. Hij verwijt de h. Cools dat hij een kort geheugen heeft, want toen hij lid van het college was, heeft hij de buslijn die hij nu betwist, bekrachtigd.



Interpellatie van de h. Cools: De scancar.

De h. Cools verwijst naar de aankoop van een scancar om de parkeercontrole te intensiveren. Ambtenaren op het terrein zouden de doeltreffendheid van de door deze scancar geregistreerde overtredingen controleren. Het doel hiervan is te voorkomen dat een persoon met een gehandicaptenkaart moet betalen aangezien deze kaarten niet door de scancar gelezen kunnen worden. Wordt deze controle ter plaatse uitgevoerd? Als dit het geval is, waarom wordt er niets op de voorruit aangebracht wanneer een retributie verschuldigd is?

De digitaliseringsprocedure is niet zonder nadelen. Zo kreeg een Ukkelse vrouw in een brief te lezen dat zij € 175 moest betalen voor verschillende retributies. Zij had niet op de vervaldatum van haar bewonerskaart gelet maar door een ticket op de voorruit aan te brengen zou zijn wel sneller hebben kunnen handelen. Het college heeft geweigerd dit bedrag te verlagen, hoewel het parkeerreglement het verschijnsel "langparkeerders" wil voorkomen en niet burgers die onoplettend zijn geweest bij het vernieuwen van hun bewonerskaart zwaar straffen.

Burgers worden alleen per e-mail op de hoogte gebracht van het feit dat hun bewonerskaart is verlopen. Moeten zij niet ook per post worden ingelicht? Het ontbreken van tickets op de voorruit kan andere gevolgen hebben. Een automobilist kan zijn auto te goeder trouw in een gereguleerde straat parkeren zonder het te beseffen. Door een ticket van € 25 op de voorruit aan te brengen wordt hij bewust van de situatie en kunnen bijkomende retributies vermeden worden.

Hoe lang is de scancar al operationeel? Hoeveel voertuigen zijn er gecontroleerd en hoeveel retributies van € 25 zijn er naar aanleiding daarvan opgelegd?

De h. De Bock dringt aan op de materialiteit van het bewijsmateriaal. Het bewijs van de overtreding moet worden gevoegd bij de uitnodiging tot betaling die naar de overtreder wordt opgestuurd. Het college dient zich ervan bewust te zijn dat de nalatigheid bij de vernieuwing van bewonerskaarten ook kan worden verklaard door de moeilijkheden als gevolg van de gezondheids crisis.

De h. Hayette vindt dat een systeem moet worden aangepast als het niet optimaal functioneert. Er bestaat soms een gevoel, wellicht onjuist, dat de scancar niet meer onder controle is en zomaar in de straten losgelaten wordt.

Schepen Wyngaard antwoordt dat de scanauto automatisch aan de hand van een reeks databanken detecteert of een voertuig in orde is. Een geldige bewonerskaart of een gekocht parkeerticket wordt door de scancar gedetecteerd. Aangezien voor de controle van blauwe zones een periode van meer dan twee uur verstrijkt voordat de scancar een bepaalde plaats opnieuw controleert, is er geen reden tot bezorgdheid indien het voertuig is verplaatst, zelfs indien de betrokkene vergeten is zijn blauwe schijf te plaatsen.

Volgens de door de scancar verzamelde gegevens is ± 25% van de voertuigen niet in orde. Een tweede controle wordt verricht door personeel (op het terrein of via een computer). Indien op de door de scanauto doorgestuurde foto's een automobilist achter het stuur te zien is, die getuigt van een stilstaand en niet geparkeerd voertuig, of een PBM-kaart (personen met beperkte

mobilititeit), wordt de retributie geannuleerd. Ondanks deze dubbele controle worden houders van een PMR-kaart soms nog ten onrechte beboet. Om dit ongemak te voorkomen kunnen zij hun nummerplaat opgeven zodat de scanauto hen kan identificeren. Omwille van de privacywetgeving moeten zij deze stap zelf zetten. Het gewest werkt momenteel aan een efficiënter geautomatiseerd controlesysteem voor deze kaarten.

Gezien het aantal gecontroleerde voertuigen is de toezending van papieren documenten technisch niet mogelijk, evenmin het systematisch aanbrenge van tickets, die vaak verdwijnen (wegwaaien, weggooien, ...).

De gemeente is soepel bij de vernieuwing van bewonerskaarten omdat het niet de bedoeling is geld te verdienen. Onoplettende burgers die reageren binnen enkele dagen nadat zij een brief hebben ontvangen waarin hen wordt verzocht een retributie te betalen, komen namelijk in aanmerking voor kwijtschelding ervan, ook van alle andere retributies die werden uitgeschreven ingevolge nieuwe rondes van de scancar. Deze inschikkelijkheid heeft natuurlijk zijn grenzen. Het bestuur zal dit niet doen indien burgers pas na 6 maanden melden dat zij vergeten zijn hun bewonerskaart te vernieuwen.

Sinds 1 juli zijn 344.500 voertuigen gecontroleerd, waarvan 35.000 in overtreding. In gemeenten met een scancar daalt het aantal retributies. De scancar moedigt sommige burgers dus aan om hun situatie te regulariseren. Hetzelfde fenomeen wordt ook in Ukkel verwacht. Sinds 1 juli hebben 2.000 personen een professionele of bewonerskaart aangevraagd en het aantal kaarten is van 16.600 naar 18.600 gestegen. Deze tendens bevestigt dat het reglement beter wordt nageleefd, wat bijdraagt tot een betere parkeerrotatie en minder langparkeerders. De automatisering van het scansysteem heeft bovendien geleid tot enkele honderdduizenden euro's besparing op personeelskosten.

De h. Cools is niet overtuigd door de argumenten van de schepen over de inefficiëntie van tickets. Hij betreurt ook dat er niet systematisch een tussenkomst van een ambtenaar volgt na een inbreukmelding door de scancar. De mens lijkt hier volledig te worden vervangen door de machine.

De h. De Bock betreurt dat parkeerkaarten niet via internet vernieuwd kunnen worden, terwijl wel AI wordt ingezet om burgers te belasten.

Schepen Wyngaard geeft aan dat houders van een bewonerskaart een maand voor de vervaldatum ervan een e-mail hierover krijgen. Het gebeurt dat deze mails in de spam terecht komen of dat ze hun e-mailadres hebben gewijzigd en dit niet hebben doorgegeven aan de gemeente.