



## Burgerinterpellatie : Illegaal parkeren.

**De h. Michel De Raymaecker en mevr. Pauline Grégoire**, woordvoerders van de ondertekenaars van de burgerinterpellatie, richten zich vanavond tot alle aanwezigen - verkozenen, ambtenaren en inwoners - om een ergernis te delen die door veel burgers wordt gevoeld en die politieke kleuren overstijgt.

Dit is geen ideologische verklaring maar een herinnering om de basisregels te respecteren die van invloed zijn op ieders veiligheid.

Foutparkeren, vooral op voetpaden en zebrapaden, is in de gemeente zo goed als dagelijkse realiteit geworden. En zoals zo vaak het geval is, zijn het de meest kwetsbare gebruikers die de prijs betalen: voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, ouders met kindwagens, kinderen en ouderen.

Hoewel foutparkeren een groeiende plaag is, wordt het te zelden bestraft.

Foutparkeren is schering en inslag in Ukkel, vooral op trottoirs.

In 2023 schreef de politiezone echter gemiddeld minder dan 20 parkeerboetes per dag uit (7.250 per jaar). Maar dit cijfer geldt voor alle drie de gemeentes in het gebied. Het aantal boetes dat daadwerkelijk is uitgeschreven in Ukkel is dus nog lager.

Sinds 2016 is het aantal parkeerboetes in de politiezone sterk gedaald, van meer dan 12.000 in 2016 naar 7.250 in 2023, een daling van 40%. Deze daling van het aantal sancties weerspiegelt echter geenszins de realiteit waarmee de inwoners worden geconfronteerd. Er moeten dringend strengere maatregelen worden genomen om alle gebruikers te beschermen en een openbare ruimte te garanderen waarin iedereen met respect wordt behandeld.

Onlangs registreerde het collectief "Le piéton ucclois en a marre" meer dan 600 overtredingen op slechts één dag, en 175 tijdens een actie van twee uur. De kloof tussen de officiële cijfers en de werkelijkheid is duizelingwekkend.

Deze parkeerovertredingen staan niet op zichzelf. Overal in de gemeente zijn er situaties waarin voertuigen ruimte innemen die voor voetgangers gereserveerd zouden moeten zijn. De sprekers noemden enkele emblematische voorbeelden naast vele andere:

- dagelijks parkeren volledig op het trottoir: Brugmannlaan (bij de dierenkliniek), Sint-Jobstraat en Stallestraat (voor de bloemist bij Colruyt);
- dagelijks parkeren op het trottoir en op straat: Messidorlaan, Floréalaan en Saturnelaan (maar je zou bijna elke straat in Ukkel kunnen toevoegen);
- dagelijks parkeren op het trottoir en de helling van de garage: Diepestraat en Arnold Delvauxstraat;
- dagelijks parkeren op voetgangersoversteekplaatsen: Sint-Pietersvoorplein en Waterloo-sesteenweg.

Sommige verkeersaders, zoals de Looflaan en de Roberts-Jonesstraat, combineren dagelijks meerdere van dit soort overtredingen.

Deze situaties zijn niet geïsoleerd of anekdotisch. Ze zijn de uitdrukking van een echte laissez-faire houding en een openbare ruimte die, in plaats van de meest kwetsbaren te beschermen, hen dwingt zichzelf in gevaar te brengen om boodschappen te doen of naar school te gaan.

De sprekers steunden het verzoek dat op 24 april 2025 werd ingediend door Avello, voorheen Gracq, voor meer regulering van sport utility vehicles (SUV's). Hun omvang leidt vaak tot een grotere

inbreuk op trottoirs, zowel vanaf de rijbaan als op garagehellingen. Deze voertuigen versnellen de achteruitgang van het wegdek en beschadigen trottoirs.

De ondertekenaars van de petitie zijn ook verbaasd over het besluit van de zonale politie om geen boetes uit te schrijven voor foutparkeren.

De politiecommissaris voor het gebied had het volgende te zeggen over de parkeerplaats.

"Niet elke parkeerovertreding kan worden bestraft. Daarom richten we ons op asociaal parkeren. Naar onze mening valt het parkeren op het trottoir door bewoners die dit al meer dan 20 jaar doen niet onder deze categorie."

Dit gedrag accepteren onder het mom van een oude gewoonte komt neer op het impliciet sturen van de volgende boodschap: "Als je de wet lang genoeg overtreedt, geldt hij niet meer voor jou."

Wanneer een auto fout op het trottoir geparkeerd staat, worden voetgangers op de rijbaan gedwongen en worden ze direct blootgesteld aan het verkeer. Dit verhoogt het risico op ongelukken aanzienlijk.

Bovendien belemmeren slecht geparkeerde auto's het zicht van voetgangers die de weg willen oversteken en van automobilisten, waardoor oversteken gevaarlijker wordt en het risico op ongelukken weer toeneemt.

En dit gevaar wordt nog groter: door half op het trottoir te parkeren, maken auto's de rijbaan vrij en worden andere bestuurders aangemoedigd om sneller te rijden, wat snelheidsovertredingen aanmoedigt in straten met een snelheidslimiet van 30 km/u.

Tot slot beschadigt het gewicht van de voertuigen het wegdek, waardoor onregelmatigheden ontstaan die valpartijen in de hand werken, vooral bij personen met beperkte mobiliteit en ouderen.

Wildparkeren heeft niet alleen invloed op de veiligheid, maar ook op het "samenleven". Het voedt een gevoel van onrechtvaardigheid, creeert conflicten tussen gebruikers en leidt tot een klimaat van spanning tussen voetgangers en automobilisten. Het wekt de indruk dat bepaalde regels niet voor iedereen gelden en dat degenen die de wet overtreden dat ongestraft doen.

Als kinderen op het trottoir moeten lopen, als iemand in een rolstoel vast komt te zitten of als ouders met kinderwagens tussen obstakels door moeten zigzaggen, is het sociale weefsel kapot. De stedelijke solidariteit wordt uitgehold. En het is de openbare ruimte - die wordt verondersteld gedeeld en inclusief te zijn - die een broedplaats voor conflicten en uitsluiting wordt.

Ukkel verdient beter dan een leefomgeving waar iedereen moet vechten voor een plekje op het trottoir. Het handhaven van de verkeersregels betekent ook het beschermen van wat we gemeenschappelijk hebben: een openbare ruimte die van iedereen is.

De wegcode is duidelijk: trottoirs zijn er voor voetgangers, niet voor auto's. Waarom blijft wat verboden is getolereerd? Waarom is er een ernstig letsel of ongeluk voor nodig om te reageren?

Het is tijd dat de gemeente een duidelijke boodschap afgeeft.

- Ja, parkeren op het trottoir is een overtreding;
- Ja, deze overtreding zal systematisch worden bestraft;
- Nee, het is niet aan voetgangers om het probleem te omzeilen; het is aan de autoriteiten om de wegcode te respecteren.

De sprekers verwelkomden de geplande investering om de trottoirs te renoveren maar vroegen zich af wat het nut daarvan zou zijn als diezelfde trottoirs systematisch bezet of beschadigd zouden worden door slecht geparkeerde auto's.

Is de gemeente van mening dat de wegcode door iedereen moet worden nageleefd, ook als het gaat om parkeren?

Welke concrete maatregelen denkt het college te nemen om kwetsbare gebruikers te beschermen en een einde te maken aan deze straffeloosheid?

Hoe denkt de universiteit de controles op foutparkeren op te voeren?

**De h. Cools** bedankt de leden van het publiek voor hun bijdragen en deelt hun mening dat de wegcode niet optioneel is. Parkeren op het trottoir of een voetgangersoversteekplaats is erg gevaarlijk en parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats is zeker asociaal gedrag. Het is misschien ook een

goed idee om de campagne van een paar jaar geleden met als thema "Als je mijn plaats inneemt, neem dan mijn handicap" nieuw leven in te blazen.

Hij was ook getroffen door de statistieken die de sprekers aanhaalden, met name het lage aantal boetes dat in de politiezone werd uitgeschreven, ondanks het feit dat Ukkel records breekt op het gebied van snelheidsboetes. 148.235 boetes werden uitgeschreven in de zone waartoe Ukkel behoort, tegenover 104 000 in de zone Brussel-Elsene, die op de tweede plaats staat in deze rangschikking ondanks het feit dat ze een groter aantal inwoners telt.

De h. Cools is uiteraard geen voorstander van het overschrijden van snelheidslimieten of het controleren van parkeerautomaten maar het spreekt voor zich dat veiligheid en dus respect voor trottoirs prioriteit moeten krijgen

De gemeente heeft al eerder het initiatief genomen om paaltjes te plaatsen in een hele reeks straten om parkeren tegen te gaan, maar het is jammer dat het zover heeft moeten komen

De foto's die de sprekers laten zien om hun punten te illustreren zijn soms erg welsprekend, vooral die van het parkeren op zebrapaden op het Sint-Pietersvoorplein, ondanks de aanwezigheid van een parking vlakbij

Hij gelooft niet dat er extra regels nodig zijn voor SUV's. Dit is het enige punt van de sprekers waarbij hij enige bedenkingen heeft. Volgens hem is dit een type voertuig waar je het volste recht op hebt en waarvoor je hogere belastingen betaalt. Maar het spreekt voor zich dat als een SUV op het trottoir geparkeerd staat, de automobilist in kwestie niet alleen een boete moet betalen, maar ook civiel aansprakelijk is voor de schade die hij of zij heeft veroorzaakt.

**De h. Meeus** erkent dat in Ukkel te veel trottoirs en zebrapaden door auto's worden ingenomen. Deze situatie brengt uiteraard de meest kwetsbaren in gevaar: voetgangers, gezinnen met kindergagens, ouderen en personen met beperkte mobiliteit

De documenten die door de auteurs van de burgerinterpellatie werden ingediend, spreken voor zich: ze vermelden 600 overtredingen die op één dag werden begaan, terwijl er officieel een gemiddelde van 20 boetes per dag werd geregistreerd voor de zone Marlow in 2023. Er is dus een duidelijke discrepantie tussen de resultaten van de controle en de werkelijke situatie.

Het zou interessant zijn om te weten wat het standpunt van het college en de burgemeester is over het beleid dat op dit gebied is ontwikkeld of zou kunnen worden ontwikkeld.

De h. Meeus stelt voor om de aanwezigheid van agenten in kwetsbare gebieden regelmatig te laten verlopen, met bijzondere aandacht voor trottoirs, voetgangersoversteekplaatsen en fietspaden, en om bij investeringen in de renovatie van trottoirs rekening te houden met de toegankelijkheid voor voetgangers.

De "wandelbaarheid" was een van de onderwerpen die aan de orde werden gesteld tijdens de gemeenteraadsverkiezingen van 2024. Ukkel moet een gemakkelijke plaats blijven om naartoe te wandelen.

**De h. Mercenier** zegt dat de socialistische fractie het eens is met de auteurs van de burgerinterpellatie.

Hij is voorstander van gerichte en systematische interventies in een reeks straten, die stuk voor stuk worden uitgekozen, om de burgers bewust te maken van de noodzaak om de normen na te leven

**Mevr. Duvieusart** bedankte de burgers voor hun vraag en wees erop dat dit onderwerp haar fractie na aan het hart ligt. Onlangs ondervroeg ze zelfs de hoofdcommissaris tijdens een vergadering van de politieraad, omdat ze zo ontzet was over het lage aantal bekeuringen voor foutparkeren

De trottoirs worden overspoeld door auto's, reclame, vuilnisbakken, kraampjes, kledingrekken, slukstorten en soms door fietsen, motoren en steps

Voetgangers hebben regelmatig het onaangename gevoel dat ze niet meer welkom zijn op trottoirs. Hetzelfde geldt voor voetgangersoversteekplaatsen en fietspaden.

Eerder dit jaar stemde de gemeenteraad om twee miljoen euro toe te wijzen aan het herstel van trottoirs, wat een verdubbeling van het budget voor deze post betekent. Tijdens de laatste

verkiezingscampagne werd bijzondere aandacht besteed aan de kwestie van trottoirs. Het zou onlogisch zijn om zoveel overheidsgeld uit te geven aan auto's die de trottoirs beschadigen en zich de trottoirs toe-eigenen. De trottoirs waren niet ontworpen om het gewicht van steeds bredere en zwaardere voertuigen (soms tot twee ton) te dragen. Mevr. Duvieusart merkt op dat de nieuwe trottoirs op de Alsebergsesteenweg op sommige plaatsen al verdwenen zijn.

Is het niet de verantwoordelijkheid van de burgemeester, als verantwoordelijke voor de openbare veiligheid, om mensen, bijvoorbeeld via de Wolvendael, te herinneren aan de basisregels van de wegcode, in het bijzonder dat trottoirs voorbehouden zijn aan het exclusieve gebruik door voetgangers?

Veiligheid wordt in de gemeentelijke beleidsverklaring gedefinieerd als een prioriteit. Dit document voorziet in "nultolerantie" voor alle vormen van asociaal gedrag en dit is inderdaad een belangrijke vorm van asociaal gedrag. Burgers hebben gelijk als ze zeggen dat auto's die over trottoirs en de rijbaan rijden geneigd zijn om te snel te rijden.

Schepen Gol-Lescot moet ouders er via de schooldirecties aan herinneren dat ze niet op het trottoir naast de school mogen parkeren of zelfs naar de klas van hun kind mogen rijden.

Mevr. Duvieusart durft haar huis na school niet meer uit omdat de aanwezigheid van auto's en zelfs schoolbussen een dagelijks gevaar is.

Ouders moeten worden gewezen op de gezondheidsvoordelen van wandelen voor hun kinderen. Ouders die bang zijn om hun kinderen lopend of op de fiets naar school te laten gaan, moeten ook te horen krijgen dat hun eigen onbehouwen gedrag van automobilisten het grootste gevaar is voor de veiligheid van hun kinderen.

Het zou een goed idee zijn als de h. Vanraes, als schepen van Gezondheid, de hele bevolking zou aanraden om te gaan lopen, wat in veel situaties betekent dat je iets verder weg moet parkeren en een paar stappen moet zetten.

Mevr. Czekalski erkent dat foutparkeren waarschijnlijk zal leiden tot verkeersveiligheidsproblemen en overlast voor omwonenden en PBM's. De kwaliteit van bestratingen is altijd van het grootste belang.

De leden van de politieraad krijgen deze week de gelegenheid om het rapport van de zone te lezen. De daling van de boetes binnen de politiezone kan echter worden verklaard door het aandeel van de administratieve boetes die door de sanctionerende ambtenaar worden opgelegd. Dit systeem is een extra afschrikmiddel.

Mevr. Czekalski is van mening dat het op dit gebied nodig is om streng op te treden tegen misbruik maar ook om menselijkheid en begrip te tonen voor de uitzonderlijke situaties waarmee sommige mensen te maken kunnen krijgen, bijvoorbeeld wanneer ze een invalide familielid naar het ziekenhuis begeleiden of een dier aan het einde van zijn leven in een dierenkliniek. Alleen als dit evenwicht wordt bereikt, zal de regel door het publiek worden geaccepteerd en gerespecteerd.

De h. Sax pleit ervoor om politieboetes beter zichtbaar te maken door een leesbaar papiertje op de voorruit van slecht geparkeerde voertuigen aan te brengen.

Hij wijst erop dat tweewielers ook voor problemen kunnen zorgen: fietsen en steps worden soms vastgemaakt aan hekken en bomen en motorfietsen lekken olie op trottoirs en vormen een gevaar voor voetgangers.

De burgemeester verwijst naar het cijfer van 7.500 parkeerboetes die door de politiezone in 2023 worden opgelegd.

Naast de 4.072 boetes die door de politie in Ukkel zijn uitgeschreven, zijn er ook 1.386 administratieve parkeerboetes die door gemeentelijke vaststellers zijn opgelegd. Het totale aantal boetes dat is uitgedeeld voor Ukkel is dus 5.458.

Maar afgezien van de cijfers deelt de burgemeester het standpunt van de auteurs van de burgerinterpellatie en is hij net zo ontdaan als zij, want hij is absoluut geen voorstander van laksheid op dit gebied. De algemene beleidsverklaring hecht ook veel belang aan voetgangers.

Hoewel er veel werk wordt verzet door de politie en de ambtenaren die bevoegd zijn om sancties op te leggen, erkent de burgemeester dat de huidige situatie niet bevredigend is.

Ondanks de uitzonderingen waar mevr. Czekalski op wijst, zijn er nog steeds te veel gevallen van asociaal gedrag, niet alleen als het gaat om parkeren, maar ook op andere gebieden zoals reinheid.

De burgemeester ontvangt regelmatig beledigende e-mails van burgers die beweren dat het college te veel parkeerplaatsen afpakt om hun vermeende recht om overal te parkeren te rechtvaardigen. We hebben hier te maken met mensen die geloven dat de ander niet bestaat. Maar het zou een droom verkopen om te beweren dat politieke vertegenwoordigers het best gekwalificeerd zijn om onbescheiden burgers op te voeden. Dit betekent echter niet dat het college een afwachtende houding aanneemt en toegeeft aan zelfgenoegzaamheid.

De afgelopen jaren heeft de politie zich geconcentreerd op de strijd tegen te hard rijden, vanwege het gevaar dat dit met zich meebrengt, en des te meer omdat het publiek zich sterk heeft gemobiliseerd voor deze kwestie. Dit heeft geleid tot de introductie van een controle-infrastructuur, in dit geval flitstoestellen.

We moeten ons nu meer richten op het parkeerprobleem. Effectieve actie op dit gebied is gebaseerd op de inzet van fietsteams van de politie (bikers). Besluiten hiertoe zijn genomen in samenwerking met de korpscommandant.

De burgemeester wijst er ook op dat het budget voor de renovatie van trottoirs is verdubbeld, met name voor het aanbrengen van trottoiroren.

Hij merkt op dat het enige deel van de Molièrelaan dat is verbeterd om te voorkomen dat auto's de trottoirs blokkeren, precies het deel is dat onder de bevoegdheid van de gemeente Ukkel valt.

De burgemeester is best bereid om de situatie over een jaar opnieuw te bekijken.

**Schepen Wyngaard** bevestigt dat het herstel van trottoirs een absolute prioriteit is voor het college, gezien het feit dat het budget voor deze post de afgelopen 7 jaar is verviervoudigd.

Als het nodig is, aarzelt de gemeente niet om brieven te sturen waarin bewoners worden gevraagd om hun trottoirs op eigen kosten te renoveren.

Elk jaar worden ongeveer twintig zebrapaden aangepakt, hetzij door nieuwe zebrapaden aan te leggen, hetzij door bestaande zebrapaden veiliger te maken, met name door uitstulpingen te voorzien om de zichtbaarheid te verbeteren, de oversteekafstand te verkleinen en wildparkeren te voorkomen.

Sommige wegen worden volledig heringericht. De keuze van verkeersaders is het resultaat van arbitrage op basis van criteria zoals de aanwezigheid van scholen. Het programma omvat de volledige renovatie van het gedeelte van de Roberts-Jonesstraat tussen de Edith Cavellstraat en de Léo Erreralaan.

**Schepen Biermann** legt uit dat wanneer er een bouwvergunning wordt aangevraagd, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) zodanig wordt toegepast dat de indeling van parkeerplaatsen op inspringende zones tegemoet komt aan de bezorgdheid over auto's die over trottoirs rijden.

Hij noemde ook de Vollenbike-overeenkomst en de organisatie van "schoolstraten".

Deze verschillende maatregelen weerleggen enigszins de bewering dat er weinig wordt gedaan.

**Schepen Gol-Lescot** benadrukt dat er geen wonderoplossing bestaat, vooral omdat het moeilijk is voor politieke vertegenwoordigers om de rol van opvoeder te spelen tegenover ouders.

Er worden brieven gestuurd naar alle ouders en er verschijnen artikels in de Wolvendael waarin wordt uitgelegd dat een kiss & ride geen parkeerplaats is, dat trottoirs gerespecteerd moeten worden.

We proberen ouders bewust te maken via hun kinderen, maar goede voornemens houden niet lang stand.

**Mevr. Grégoire en de h. De Raymaecker** nemen nota van de door het college voorgestelde acties meer regelmatige aanwezigheid van agenten rond fietspaden en zebrapaden, systematische controles sectie per sectie, ouders herinneren aan de regels van beleefdheid in het verkeer via artikels in de Wolvendael

Ze pleiten voor uitbreiding van de schoolstraten, zowel wat betreft de gebieden die het bestrijkt als de tijden.

Ze bedanken het college voor het budget dat is toegewezen aan de trottoirs. Het heeft echter geen zin om het budget voor trottoirs te verviervoudigen als voertuigen ze uiteindelijk beschadigen.

Ze namen nota van de resoluties over de Roberts-Jonesstraat maar nodigden het College uit om de situatie van de Diepestraat en de Arnold Delvauxstraat te onderzoeken, die eerlijk gezegd veel te wensen overlaat.

Ze bedankten de burgemeester voor zijn bereidheid om te investeren in snelheidscontroles maar riepen op tot verdere inspanningen om het probleem van parkeren op trottoirs aan te pakken, opgenomen in punt 2 van het Nationaal Veiligheidsplan.

Hoewel er wordt gewerkt aan een beter onderscheid tussen straten, trottoirs en parkings, verkleinen sommige inrichtingen het oppervlak dat beschikbaar is voor voetgangers: laadpalen, verkeerslichten, vuilbakken en paaltjes. De De Broyerstraat is hier een goed voorbeeld van

Het misleidende argument dat het gebrek aan parkeerplaatsen fout parkeren rechtvaardigt, staat gelijk aan zeggen dat mensen het recht hebben om op het trottoir te parkeren omdat er niet genoeg openbare banken zijn.

De ondertekenaars van de burgerinterpellatie roepen niet op tot willekeurige repressie maar willen dat de wet op dezelfde manier wordt toegepast als bij andere overtredingen.

Mevr Grégoire en de h De Raymaecker zijn zeker bereid om over een jaar terug te komen om de situatie te inventariseren en, indien nodig, het college te herinneren aan zijn verplichtingen tegenover voetgangers