

Motie van de h. Wyngaard: Invoering van een zone 30 in alle plaatselijke wegen.

Tekst van de voorgestelde motie

Overwegende dat het aantal gewonden door verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in stijgende lijn is;

Overwegende dat een voetganger of fietser, aangereden door een wagen aan 50 km/h, een overlevingskans heeft van 1 op 2 en aan 30 km/h een kans van 8 op 9;

Overwegende dat het BIVV al in 2014, na een studie over dodelijke ongevallen in Brussel, aangaf dat een snelheidsbeperking van het autoverkeer een sleutelelement is om verkeersdoden te verminderen

Overwegende dat zowel het GPDO, Iris 1 en Iris 2 voorzien om alle lokale wegen om te vormen tot een zone 30 en het gewestelijke verkeersveiligheidsplan 2011-2020 hiervoor 2015 als streefdoel had vastgelegd;

Overwegende dat het GMP de invoering van zones 30 in het grootste deel van de wegen van onze gemeente voorziet;

Overwegende dat steeds meer gemeentes zones 30 invoeren in alle wegen;

Overwegende dat 30 km/h als standaardsnelheid op alle gewestelijke wegen tot besparingen zou kunnen leiden inzake de installatie van verkeersborden en automobilisten duidelijk zouden weten wanneer ze in een zone 30 rijden, wat nu niet altijd duidelijk lijkt te zijn;

Overwegende dat de voormelde besparing de gemeente zou toelaten om haar middelen in te zetten voor de inrichting van snelheidsbeperkende inrichtingen;

Overwegende dat een dergelijke maatregel niet belet dat 50 km/h mogelijk moet zijn in bepaalde wegen die hiervoor geschikt zijn,

De gemeenteraad

Verzoekt het college van burgemeester en schepenen een zone 30 in te voeren in alle plaatselijke wegen

Vraagt aan de Brusselse regering om over te gaan tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg zodat 30 km/h de standaardsnelheid zou worden in het gehele gewest, met behoud van de mogelijkheid van de wegbeheerder om 50 km/h toe te laten in bepaalde wegen die hiervoor geschikt zijn

De gemeenteraad vraagt aan het college een kopie van deze motie over te maken aan de minister-president, de minister van Mobiliteit, de staatssecretaris belast met Verkeersveiligheid en de voorzitter van het parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De h. Wyngaard betreurt dat alle partijen geen gezamenlijke tekst konden opstellen. Hij hoopt dat de nieuwe versie van de tekst van Ecolo de meerderheid kan overtuigen en zal de door de meerderheid ingediende - erg hoogdringende - motie niet steunen omdat er te weinig ambitie in getoond wordt.

De h. Hublet: Zone 30, ja maar niet overal

Tekst van de voorgestelde motie ingediend door de hh. Hublet, De Bock en Toussaint

De raad,

Overwegende dat zowel het GPDO, Iris 1 en Iris 2 voorzien om alle lokale wegen om te vormen tot een zone 30 en het gewestelijke verkeersveiligheidsplan 2011-2020 hiervoor 2015 als streefdoel had vastgelegd;

Gelet op het onderzoek van VIAS "Te snel in de bebouwde kom" met de resultaten van de gedragsmeting snelheid in de agglomeratie in 2015;

Overwegende dat het GMP de invoering van zones 30 in het grootste deel van de wegen van onze gemeente voorziet;

Overwegende dat Bypad 2017 een algemene invoering van zones 30 voorziet in alle lokale wegen om verschillende verplaatsingsmethodes, waaronder de fiets, aan te moedigen;

Overwegende dat het aantal doden en gewonden door verkeersongevallen in 2017 is gestegen, respectievelijk met 67% en 0,5%, en het voornamelijk gaat om zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers);

Overwegende dat een voetganger of fietser, aangereden door een wagen aan 50 km/h, een overlevingskans heeft van 1 op 2 en aan 30 km/h een kans van 8 op 10;

Overwegende dat een automobilist aan 30 km/h meer kan opmerken dan aan 50km/h en de remafstand aan 30km/h ook korter is;

Overwegende dat een zone 30 een gunstige invloed heeft op de omgeving en de gezondheid door een lager brandstof- en voertuigverbruik (switch modal);

Overwegende dat de gezondheid zal verbeteren, de gezondheidskosten zullen verlagen en er aldus een gunstig gevolg is voor de openbare financiën;

Overwegende dat een lagere snelheid zorgt voor een betere levenskwaliteit aangezien straten kalmer en stiller zullen worden (vermindering met 3 à 4 decibel);

Overwegende dat de rust in de straat de wijksfeer bevordert aangezien er vastgesteld werd dat inwoners gaan profiteren van de openbare ruimte om onder meer hun burens te ontmoeten;

Overwegende dat 50km/h geen significante tijdswinst oplevert aangezien de gemiddelde snelheid over 1 km aan 50km/h 18,9 km/h is tegenover 17,3km/h in een zone 30, ofwel een verschil van slechts 18 seconden;

Overwegende dat een daling met 40% van de snelheidsbeperking in de stad zorgt voor een daling met 10% van de gemiddelde snelheid en een stijging met 10% van de reistijd;

Overwegende dat het BIVV al in 2014, na een studie over dodelijke ongevallen in Brussel, aangaf dat een snelheidsbeperking van het autoverkeer een sleutelement is om verkeersdoden te verminderen;

Overwegende dat de gemeente Ukkel al bijna 81 km aan wegen in een zone 30 heeft geplaatst over een totaal van 180 km, ofwel 46% van de gemeentewegen;

Overwegende dat de gemeente Ukkel nieuwe zones 30 invoert, zoals voorzien door het oorspronkelijke concept, meer bepaald toegepast voor een geheel van wegen;

Overwegende dat steeds meer gemeentes zones 30 invoeren in alle wegen (Etterbeek, Anderlecht, Sint-Gillis, Vorst, Schaarbeek, Jette, enz.);

Overwegende dat 30 km/h als standaardsnelheid op alle gewestelijke wegen tot besparingen zou kunnen leiden inzake de installatie van verkeersborden en automobilisten duidelijk zouden weten wanneer ze in een zone 30 rijden, wat nu niet altijd duidelijk lijkt te zijn;

Gelet op sectie 3 van artikel 12.1.bis van het reglement voor de wegbeheerder (Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald): "Met deze verkeersborden worden één of meerdere straten afgebakend waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dit als gevolg van het beleid dat door de wegbeheerder gevoerd wordt.";

Gelet op sectie 4 van artikel 12.1.bis van het reglement voor de wegbeheerder: "De toegang tot de zone 30, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide.";

Overwegende dat de voormelde besparing de gemeente zou toelaten om haar middelen in te zetten voor de inrichting van de voormelde wegen zodat hun inrichting aanzet tot het naleven van 30km/h;

Overwegende dat deze maatregelen niet belet dat 50 km/h mogelijk moet zijn in bepaalde wegen die hiervoor geschikt zijn;

Overwegende dat de snelheidscontrole enkel een bevoegdheid is van de politie en niet van de gemeente, in het kader van strafsancities;

Overwegende, indien gemeentes wettelijk verplicht zijn lokale wegen opnieuw in te richten om automobilisten aan te zetten 30 km/h na te leven, dat het gewest hiervoor meer financiële middelen zou moeten voorzien om meer personeel en materiaal te kunnen voorzien om deze doelstelling te bereiken;

Overwegende dat strafsancities voor snelheidsovertredingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het onderwerp zouden kunnen uitmaken van gemeentelijke administratieve sancties, net zoals inbreuken inzake stilstaan en parkeren;

Belast het college van burgemeester en schepenen met het volgende:

- de invoering van zones 30 in de wijken in overleg met de inwoners;

- de vraag aan de Brusselse regering om de gemeente te begeleiden in de progressieve invoering van zones 30 in de wijken van de agglomeratie;
- de vraag aan de Brusselse regering om inbreuken inzake snelheid, meer bepaald 30km/h in gemeentewegen, het onderwerp te laten uitmaken van administratieve sancties, uitgevaardigd door beëdigde gemeenteambtenaren;
- de voorstelling van de motie op de conferentie van burgemeesters;
- de overmaking van deze motie aan de minister-president, de minister van Mobiliteit, de staatssecretaris belast met Verkeersveiligheid en de voorzitter van het parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De h. Hublet verwijst naar een tussenkomst van mevr. Fremault over een uitbreiding van de zones 30 in Ukkel. CDH is hier voorstander van om de verkeersveiligheid te verhogen en de volksgezondheid en het milieu beter te beschermen. Er zal ook opnieuw meer plaats gemaakt worden voor de burger i.p.v. de auto.

De h. Hublet wil graag zoveel mogelijk zones 30 op een gestructureerde manier invoeren. Op basis van een studie ter zake zullen prioriteiten vastgesteld kunnen worden in samenwerking met de betrokken inwoners en wijkcomités. Het college moet de bevolking tevens informeren over het belang van deze thematiek.

Hij wenste ook een unanieme goedkeuring van een motie, zoals het geval was voor de Churchillrotonde.

De h. De Bock steunt de motie van de h. Hublet en vindt dat er weinig verschil is tussen de twee voorgestelde moties. De meerderheid legt echter de nadruk op overleg met de burger en dit is erg belangrijk voor een vlotte invoering van een zone 30.

De motie van Ecolo wordt verworpen (22 tegen, 7 voor en 2 onthoudingen).

De motie van de hh. Hublet, De Bock en Toussaint wordt goedgekeurd (22 voor en 9 onthoudingen).