

## **AGENDAPUNT 9. Politie op het wegverkeer. Algemeen aanvullend reglement. Nieuwe bepalingen.**

**Schepen Wyngaard** verduidelijkt dat naast een reeks klassieke bepalingen inzake verkeersveiligheid dit punt de invoering van woonerven van 20 km/uur voorstelt in de volgende straten: de Sint-Jobsteeg, het tweede deel van de Berg van Sint-Job, de Andrimontlaan, het Ohaindal, de Van Beversquare en de Racinglaan.

Er zullen elke maand andere straten voorgesteld worden door de dienst Mobiliteit.

De dienst Wegen/Mobiliteit rechtvaardigt de omvorming van de voornoemde straten tot zone 20 door het feit dat ze geen trottoirs, een trottoir aan slechts een kant of te smalle trottoirs hebben.

Deze wegen, waar weinig autoverkeer is, bevatten vaak onderwijsinstellingen of sportinfrastructuur, waar veel kinderen samenkomen.

Ze kunnen ook wandelroutes vormen.

Bovendien zijn sommige ervan doodlopende straten.

Het college wil vooral het verkeer in deze straten rustiger maken om de zwakke weggebruikers te beveiligen.

**Dhr. Cools** verduidelijkt dat de fractie Uccle en avant zich voor dit punt zal onthouden wegens haar bedenkingen bij zones 20.

Hij begrijpt volkomen dat er zones 20 ingevoerd worden in de Sint-Jobsteeg, de Berg van Sint-Job en de Racinglaan.

Hij is veel terughoudender voor de invoering van een dergelijke maatregel in de Van Beversquare, de Andrimontlaan en het Ohaindal.

De Van Beverlaan heeft aan beide kanten immers een trottoir.

De Andrimontlaan heeft een voldoende breed trottoir aan de oneven kant en langs de nieuwe gebouwen aan de even kant.

Dhr. Cools meent dus dat het niet noodzakelijk is om een zone 20 in te voeren in deze drie straten, hoewel hij volkomen bereid is om erover te discussiëren.

Hij betreurt vooral het gebrek aan een globale reflectie in dit domein in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP).

Ongeveer een jaar geleden heeft de gemeente immers een vijftiental wegen omgevormd tot zone 20 zonder de gemeenteraad te raadplegen, officieel wegens de coronacrisis.

Daarna werd de invoering van een zone 20 in een vijftiental straten voorgelegd aan de gemeenteraad.

En nu komt het college met een nieuw voorstel om 6 nieuwe wegen in deze voorziening op te nemen.

Het zou logischer geweest zijn om een algemene reflectie over de snelheidsbeperking te voeren in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan in plaats van gerichte maatregelen te treffen die de zin uit de uitwerking van dit plan halen, temeer daar 60 % van de straten op het einde van de vorige legislatuur al beperkt was tot 30 km/uur.

Een correct opgesteld plan moet bovendien aanleiding geven tot een echt openbaar onderzoek, waarin de voltallige Ukkelse bevolking zich kan uitspreken.

Het college beweert dat de betrokken wegen op vraag van de bewoners omgevormd werden tot zone 20.

Dhr. Cools stelt echter vast dat wegen met dezelfde structuur niet omgevormd werden tot zone 20.

De invoering van nieuwe zones 20 moet hoe dan ook een uitzondering blijven.

**Dhr. Hayette** zou verduidelijkingen willen krijgen over de notie "parkeren toegestaan".

**Dhr. De Bock** verduidelijkt dat mevr. Margaux en hijzelf zich voor dit punt zullen onthouden, ondanks de goedkeuring van de rest van hun fractie, wegens het gebrek aan objectivering van de keuze van de straten voor de invoering van een zone 20.

Volgens dhr. De Bock is de overgang van 30 km/uur naar 20 km/uur gerechtvaardigd voor straten zonder trottoir.

Aangezien de actieve elementen in bepaalde wijkcomités zich soms beperken tot twee of drie personen, zou het wenselijk zijn om de betrokken buurtbewoners systematisch te raadplegen.

De bevolking moet ook via de beschikbare kanalen (Wolvendaelmagazine, huis-aan-huisbericht, enz.) geïnformeerd worden over de nieuwe prioriteiten inzake verkeersveiligheid, meer bepaald over het belang voor de veiligheid van de voetgangers, met alle juridische gevolgen die eruit voortvloeien in geval van een ongeval.

**Schepen Wyngaard** deelt het standpunt van dhr. Cools over het gebrek aan een globale reflectie in dit domein niet.

De dienst heeft een grondige reflectie gevoerd, die vertaald werd door de opmaak van een nota van 6 pagina's, die enkele maanden geleden meegedeeld werd aan de gemeenteraadsleden.

Intussen heeft de dienst een tweede nota van 6 pagina's opgesteld over de invoering van deze zones 20 om een harmonie in hun uitrol te verzekeren dankzij een uniforme signalisatie, de plaatsing van bloembakken, enz.

Er is dus een totaalvisie die geleid heeft tot de bepaling van criteria voor de keuze van de straten, de bepaling van doelstellingen en de vastlegging van een planning.

Het realisatieproces is echter relatief lang aangezien het de tussenkomst van de gewestelijke commissie voor verkeersveiligheid vereist. We moeten dus enkele maanden wachten voordat we het resultaat van dit punt zullen zien.

Voor sommige van de betrokken wegen werd de omvorming tot een zone 20 expliciet gevraagd door de buurtbewoners of door de ouders van leerlingen van de naburige scholen.

De communicatie wordt verzekerd door de verdeling van een huis-aan-huisbericht aan de bewoners van de betrokken straten. Zij kunnen steeds opmerkingen of bezwaar formuleren indien ze dat willen.

Het college zal in ieder geval terugkoppelen naar de gemeenteraad indien er algemeen verzet komt over een bepaalde straat.

De notie "parkeren toegestaan" betekent dat de parkeertoelating die momenteel verleend wordt in de toekomst behouden zal worden.

De diensten hebben een rangschikking van de prioriteiten opgesteld: de straten die reeds opgenomen zijn in een tijdelijke zone 20, die dicht bij scholen liggen of die vaak gebruikt worden door zwakke weggebruikers worden prioritair behandeld.

**De burgemeester** herinnert eraan dat Ukkel momenteel een van de Brusselse gemeentes is met de minste zones 20 en de meeste zones 50, in het streven naar evenwicht dat de beslissingen van het college steeds drijft.

De straten die gekozen werden voor de omvorming tot zone 20 zijn in geen geval transitwegen.

Deze maatregel wordt geapprecieerd door de betrokken buurtbewoners, aangezien het gaat om straten die bijna geen trottoir hebben, in de buurt van scholen liggen en vaak doodlopen.

De zones 20 die in de context van de gezondheids crisis tijdens de eerste lockdown ingevoerd werden, werden allemaal geschrapt.

Het college vermijdt elke dogmatische aanpak voor deze aangelegenheid.

**Dhr. Cools** bevestigt dat zijn fractie zich zal onthouden aangezien de invoering van zones volgens hem een uitzondering moet blijven en uitgedacht moet worden in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Hij merkt bovendien op dat bepaalde straten, waar de snelheidsbeperking behouden moest blijven op 50 km/uur, toch omgevormd werden tot 30 km/uur.

**Dhr. Sax** onthoudt zich om dezelfde redenen.

**Dhr. De Bock** meent dat het participatief proces stroomopwaarts in werking gesteld zou moeten worden in plaats van stroomafwaarts: het college wacht op de eventuele reacties van de bevolking op zijn beslissingen terwijl het beter zou zijn om het advies van de burgers in te winnen voordat er beslissingen genomen worden.

**Schepen Wyngaard** meent dat het college gedwongen zou zijn om jarenlang werkloos toe te zien indien iedere beslissing opgeschort moet worden tot de verwezenlijking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.