

Interpellatie van de h. Cools: algemene zone 30.

De h. Cools herinnert eraan dat de snelheidsbeperking tot 50 km/uur de algemene norm is en 30 km/uur een uitzondering blijft. Een algemene snelheidsbeperking tot 30 km/uur kan verdedigd worden, op voorwaarde dat op de grote verkeersaders, de zogenaamde structurerende assen, 50 km/uur behouden blijft. Volgens de h. Cools heeft is het voorstel van Brussel Mobiliteit om hier 30 km/uur in te voeren onzin.

De h. Cools stelt vast dat het college in zitting van 19 november 2019 het gewestelijk mobiliteitsplan besproken heeft. Hij betreurt dat dit plan niet voorgelegd werd aan het advies van de gemeenteraad of van het college van burgemeester en schepenen.

Het college heeft op 19 november kennis genomen van een onofficieel technisch advies van de dienst Mobiliteit dat op 12 november aan het gewest bezorgd werd. In dit advies staat dat er bij de uitbreiding van de zone 30 in enkele straten 50 km/uur behouden blijft. Over welke straten gaat het? Het project zal ook aan de bevolking voorgelegd worden. Hoe wil het college dit doen?

De zones 30 moeten netwerken zijn tussen de grote assen. Dat was de filosofie van het gemeentelijk mobiliteitsplan dat in 2006 door de gemeenteraad goedgekeurd werd.

Mondelinge vraag van de h. De Bock: Niet-naleving van de zones 30 in de gemeente en het standpunt van het college tegenover de veralgemening van de zone 30.

De h. De Bock vereist een overzicht van de problematiek van de snelheidsbeperkingen. Waarom kan een beperking tot 40 km/uur niet overwogen worden als alternatief voor de huidige 30-50-regeling? In sommige wijken respecteert 25 % van de gebruikers de beperking tot 30 km/uur niet en de flitspalen werken vaak niet. Wil dat zeggen dat de regel te streng is of dat er daarentegen strengere controles moeten komen om de naleving ervan te verzekeren? Volgens de h. De Bock zijn er zowel op gewestelijk als op gemeentelijk vlak middelen nodig om de naleving van de beperking tot 30 km/uur te verzekeren. Het college en de gemeenteraad moeten nauw bij dit thema betrokken worden.

Mevr. Fremault stelt vast dat de meeste politieke partijen de zones 30 gunstig gezind zijn. Meerdere studies tonen aan dat de invoering van zones 30 de veiligheid verbetert, maar ze moeten ook daadwerkelijk gecontroleerd worden. Volgens CDH mogen de gemeentes niet opdraaien voor de kostprijs van deze controles.

De burgemeester meent dat we realistisch moeten zijn. Iedereen wil een lage snelheid maar tegelijk ook een vlot verkeer. Er moet dus een evenwicht gezocht worden. 60 % van de Ukkelse wegen is al een zone 30. Volgens de burgemeester kan deze snelheidsbeperking nog uitgebreid worden. Er moet ook rekening gehouden worden met de commerciële snelheid van de MIVB.

Een regel is pas doeltreffend als hij ook nageleefd wordt. De politiediensten zijn bereid deze controles te verrichten, maar beschikken niet over voldoende personeel en uitrustingen wegens de omvang van het Ukkelse grondgebied. De burgemeester benadrukt dat er in Ukkel de minste zware ongevallen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaatsvinden.

In de vergadering van 12 februari kan er een overzicht gemaakt worden van de situatie in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de dienst Mobiliteit, de politie en het gewest.

De h. Wyngaard verduidelijkt dat het college op 3 september zijn officiële toestemming verleend heeft voor een ruime uitbreiding van de zones 30. De beperking tot 50 km/uur blijft echter de voorkeur wegdragen op bepaalde structurerende assen, hoewel voor sommige de overgang naar 30 km/uur relevanter zou zijn. Het gewest verdedigt echter een ambitieuzer en radicaler voorstel dan wat het college in september goedgekeurd heeft.

Dit voorstel zal in de vergadering van 12 februari bestudeerd en besproken worden. Er zal rekening gehouden worden met de kennis van het terrein van de lokale besturen om het gewestelijk voorstel aan te passen. Het definitief scenario is wellicht een middenweg tussen de beslissing van het college en het voorstel van het gewest. De gemeentediensten hebben een lijst opgesteld met de wegen die absoluut 50 km/uur moeten blijven en de wegen die eventueel beperkt kunnen worden tot 30 km/uur.

De invoering van zones 30 belangt de veiligheid aan, aangezien het risico op een dodelijk ongeval acht keer groter is bij een snelheid van 50 km/uur. Bovendien worden de burgers aangespoord een ander vervoermiddel te nemen en kiezen ze voor de zachte mobiliteit, wat leidt tot minder stadsvervuiling.

Het college wil de mening van de Ukkelaars kennen voordat het een advies van de gemeente op het gewestelijk mobiliteitsplan formuleert. Het gewestelijk bestuur eiste dit advies onmiddellijk, waardoor een technisch advies ingediend werd. De h. Wyngaard wil echter de mening van de Ukkelaars erin opnemen, met een officiële bespreking in de gemeenteraad.

De h. Van de Cauter meent dat de technologische vooruitgang het risico op ongevallen zal verkleinen, meer bepaald dankzij de invoering van slimme wagens. Bovendien kunnen er lichtborden geplaatst worden die een tijdelijke snelheidsbeperking aangeven, bijvoorbeeld bij het begin en het einde van de schooldag. De h. Van de Cauter vindt een beperking tot 40 km/uur interessant. Bestuurders die 10 km/uur sneller rijden dan de toegestane snelheid zouden zwaarder gestraft moeten worden. Hij is een burgerraadpleging over dit onderwerp eveneens gunstig gezind.

De h. Godefroid is voorstander van een uitbreiding van de zones 30. Oudere bestuurders kunnen hun gewoontes moeilijk aanpassen, maar jonge bestuurders zullen deze beperking spontaner respecteren. Hij is niet zo optimistisch over de slimme wagens, die gevaarlijk blijken voor zwakke weggebruikers.

Mevr. Czekalski is voorstander van de invoering van zones 30 in woonwijken en in de buurt van scholen. De commerciële snelheid van de MIVB mag hier niet onder lijden. Er zijn controles nodig om het project te doen slagen.

De h. Cools vraagt zich af of de kaart met de zones van het college analoog is aan de kaart in het Bypadplan van 2016. Het is volkomen normaal dat woonwijken een zone 30 vormen. In andere gevallen is dit onzin. In het kader van de politieraad stelt de h. Cools een vraag over de oorzaken van de ongevallen om te bepalen of de snelheid de belangrijkste factor is.

De h. De Bock wenst dat de antwoorden van de politieraad aan de gemeenteraadsleden bezorgd worden.

De burgemeester zal de vraag stellen aan de politieraad. De politieke partijen hebben vertegenwoordigers in de politieraad en zouden de informatie intern moeten communiceren.

De h. De Bock antwoordt dat niet noodzakelijk alle fracties van de gemeenteraad in de politieraad vertegenwoordigd zijn. Hij meent overigens dat het standpunt van het college vaak indruist tegen de algemene beleidsverklaring, meer bepaald over de burgerinspraak. De bevolking moet geraadpleegd worden voor 12 februari of in ieder geval voor de definitieve beslissing.

De h. Desmet wil ook de zones 20 bespreken.

De h. Wyngaard verduidelijkt dat de snelheidsbeperking ook nageleefd wordt door snelheidsremmende voorzieningen op de weg (zigzagdoorgangen, sassens, trottoiruitstulpingen, enz.). Bovendien is de overgang naar een zone 30 niet de enige oplossing. Verkeersveiligheid heeft ook te maken met verslavingen, alcohol aan het stuur, de veiligheidsgordel dragen, ... Snelheidsovertredingen blijven de grootste oorzaak van zware ongevallen.

Er zal een aankoopcentrale opgestart worden voor de aankoop van flitspalen.

Het college wou een huis-aan-huisbericht verspreiden, maar het voorstel van het gewest maakte dit overbodig. Tijdens de volgende vergadering legt de h. Wyngaard de nadruk op de noodzaak om het standpunt van de bevolking te kennen.