

Punt 10. Politie op het wegverkeer.- Algemeen bijkomend reglement.- Gemeentewegen.- Intrekkingen, verbeteringen en nieuwe bepalingen.

Schepen Wyngaard geeft aan dat de norm vanaf 1 januari 30 km/h wordt (20 km/h in een woonerf) en dat 50 km/h de uitzondering wordt. De signalisatie zal hieraan aangepast worden. Ingevolge de debatten van de gemeenteraad in april heeft het college aan het gewest een lijst van wegen en weggedeeltes voorgesteld waar 50 km/h gerechtvaardigd zou blijven. Het gewest heeft deze lijst goedgekeurd, op 2 wegen na (Alsebergsesteenweg en Stallestraat).

Talrijke gemeentelijke en gewestelijke actoren werden geraadpleegd om te komen tot het uiteindelijke voorstel (dienst Mobiliteit, politie, DBDMH, Brussel Preventie, MIVB, Economische en Sociale Raad van Brussel, enz.). Het voorstel toont aan dat de keuze is gebaseerd op objectieve criteria. De snelheid blijft 50 km/h op de wegen "Auto Plus". Voor de andere wegen was de veiligheid van de voetgangers de voornaamste factor: zijn er verkeerslichten? Zijn de trottoirs voldoende breed? Deze overwegingen pleiten niet voor het behoud van 50 km/h in de Sint-Jobsesteenweg omdat de trottoirs in talrijke gedeeltes van deze weg smal zijn en er scholen gelegen zijn waardoor nog meer voorzichtigheid geboden is.

De maatregelen moeten ook zorgen voor een zekere coherentie van de wegen zodat voertuigen niet steeds hun snelheid moeten veranderen op dezelfde weg. In het voorstel wijkt enkel de Waterlooosesteenweg af van deze regel waar wel gedeeltes van 30 km/h en van 50 km/h zijn. De openbare ruimte gezelliger maken en overlast verminderen zijn eveneens elementen die hierin meegespeeld hebben.

Verschillende studies hebben aangetoond dat een verlaging van de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h het aantal ernstige ongevallen vermindert maar het zorgt niet voor een significante daling van de vervuiling in een stedelijke omgeving.

Voor de Alsebergsesteenweg wou het college 50 km/h behouden vanaf Globe tot de grens met Linkebeek maar dat werd niet gevolgd door het gewest dat 30 km/h koos omwille van de aanwezigheid van het Institut Jean Monnet, de school Calevoet, de ateliers van la Roseraie, het opvanghuis voor mindervaliden, een moskee, de kerk Onze-Lieve-Vrouw van Troost en de multimodale pool van het station Kalevoet. Omwille van deze criteria zou 50 km/h behouden kunnen worden in het gedeelte tussen Globe en het station Kalevoet maar over dit punt heeft het gewest zich gebaseerd op het coherentieprincipe van wegen om 30 km/h te veralgemenen.

Voor de Stallestraat heeft het gewest 50 km/h behouden tussen de rotonde met de Menhirs en het kruispunt Ster-Neerstalle en 30 km/h voor de rest van het traject tot Globe omwille van de aanwezigheid van de Ecole Active. Schepen Wyngaard geeft toe dat een deel van dit laatste gedeelte de facto al 30 km/h is en dat de installatie van de gemeentediensten in het nieuwe gebouw meer voetgangers en fietsers zal genereren in deze wijk.

Het zal wellicht gepast zijn snelheidsremmers te voorzien in wegen waar inwoners klagen over de snelheid van de voertuigen. Repressieve controles zullen zich moeten concentreren op de wegen waarin 50 km/h werd vastgelegd.

De h. Cools geeft aan dat Uccle en avant tegen dit punt zal stemmen omdat het college gebrek aan moed en vastberadenheid t.o.v. het gewest toont in de opmaak van de lijst van wegen met 50 km/h. Het college heeft enkel in september 2019 een voorstel goedgekeurd van wegen waarin 50 km/h zou kunnen blijven.

Volgens de h. Cools is het niet redelijk om 30 km/h in te voeren in de Stallestraat tussen Globe en de Neerstallesteenweg en in de Alsebergsesteenweg, minstens tussen Globe en de grens met Beersel, te meer omdat deze wegen in het plan "Good Move" als wegen "Auto Confort" opgenomen werden. Het gewest heeft deze voorstellen geweigerd maar de gemeenteraad zou vandaag kunnen beslissen 50km/h te behouden in deze wegen en men zou kunnen afwachten of de gewest de beraadslagingen van de gemeenteraad al dan niet zou annuleren. De nabijheid van scholen is geen argument omdat dit een probleem blijft, ongeacht de snelheid van de voorbijrijdende voertuigen. En 's nachts zou lichtgevende signalisatie er verschillende snelheden kunnen aangeven.

Inwoners klagen over snelheidsovertredingen. Men moet eerst de bestaande regels doen respecteren alvorens nieuwe regels op te leggen!

De h. Cools betreurt dat er een hele reeks plannen worden goedgekeurd zonder een echt openbaar debat.

De h. De Bock vindt eveneens dat het college gebrek aan vooruitziendheid en moed toont. De maatregelen zijn incoherent: waarom 30 km/h in een structurele weg zoals de Sint-Jobsesteenweg en 50 km/h in de Jean en Pierre Carsoellaan waar er meer gevaar is (doortocht tram en geen fietspad)?

De h. De Bock wijst op een gebrek aan transparantie. In de realiteit worden gewestelijke mobiliteitsplannen opgesteld door Mobiel Brussel met de gewestelijke regering en gaan ze nooit naar het gewestelijke parlement, in tegenstelling tot gemeentelijke mobiliteitsplannen die wel naar de gemeenteraad gaan.

De h. Hayette stelt vast dat een consensus op dit vlak erg moeilijk is. Hij is net zoals de h. Cools voorstander van een intelligente en gedifferentieerde visie op het verkeer omdat het verkeer niet hetzelfde is om 3 uur 's morgens als aan het einde van een schooldag. Hij vindt eveneens dat de bestaande regels eerst nageleefd moeten worden alvorens nieuwe maatregelen in te voeren.

De h. Cohen zegt dat hij zich zal onthouden voor dit punt omdat een algemene zone 30 km/h in het gewest een grote stomiteit is (sic). Hij is niet tegen 30 km/h - nodig in bepaalde sectoren - maar een zone 30 moet lokaal ingevoerd worden door de burgemeesters na raadpleging van de betrokken bevolkingsgroepen.

Schepen Wyngaard verwijst naar studies die aangeven dat een snelheidswijziging geen impact heeft op de vervuiling in stedelijke gebieden. De h. Cohen heeft andere studies gelezen die aangeven dat een overgang van 50 km/h naar 30 km/h meer vervuiling genereert. Hij is geen voorstander van het principe "alles voor de auto" maar men mag auto's niet systematisch benadelen omdat een auto voor ouderen of mindervaliden een noodzaak is.

De h. Van de Cauter zal samen met zijn fractie vastberaden tegen dit voorstel stemmen. Hij betreurt dat snelheidsbeperkingen niet op nationaal niveau vastgelegd worden omdat de regionalisering van deze bevoegdheid voor verwarring zorgt. Hij verwijst naar zijn voorstel van vorig jaar om lichtgevende borden te installeren om verschillende snelheden aan te geven naargelang het tijdstip of de omstandigheden.

De h. Godefroid begrijpt dat sommige burgers gehecht zijn aan hun auto maar vindt dat er een evenwicht moet zijn met zachte mobiliteit. Momenteel is 56% van de Brusselse wegen geweid aan de auto. Voor de h. Godefroid is de fiets een beroepsmatig verplaatsingsmiddel.

De h. De Bock vindt de kritiek van de h. Cohen gerechtvaardigd met betrekking tot het gebrek aan overleg en inspraak.

De h. Cohen zegt dat hij de houding van het gewest bedoelde. Hij beschuldigt de h. De Bock ervan zijn bewoordingen te vervormen.

De h. De Bock wou dat dit plan voorgesteld werd aan de bevolking in het kader van een groot openbaar debat. Défi zal zich voor dit punt onthouden.

Mevr. Vandeputte vindt dat 30 km/h de snelheid van de toekomst wordt, ondanks de tegenstand in een culturele context die snelheid verheerlijkt. De betwistingen over de snelheidsbeperkingen gaan over een beperkt aantal wegen van de 350 wegen waarover de gemeente Ukkel beschikt. De goedkeuring van 30 km/h draagt bij aan de homogenisering van het verkeer en verbetert de wijken, de veiligheid en de geluidsoverlast. De voorziene weginrichtingen, met gewestelijke steun, zullen ervoor zorgen dat 30 km/h in de toekomst vanzelfsprekend wordt.

De h. Cools weerlegt de mening dat deze maatregelen bijdragen aan een rustiger verkeer. Hij vindt daarentegen dat deze de gebruikers tegenover elkaar zetten. In Ukkel is 60% van de wegen al een zone 30. Er kunnen meer wegen toegevoegd worden aan zones 30 maar de grote structurele wegen moeten hiervan uitgesloten worden. Hij weerlegt eveneens dat een snelheidsbeperking voor minder ongevallen zorgt. Dit wordt bevestigd door het antwoord op zijn vraag in het kader van de politieraad: geen enkel ongeval dat gebeurd is, was te wijten aan snelheid. Hij vraagt een nominale stemming zodat het standpunt van elk raadslid duidelijk is.

Schepen Wyngaard geeft aan dat het plan Good Move het onderwerp heeft uitgemaakt van een openbaar onderzoek dat in niet optimale omstandigheden heeft plaatsgevonden. Het plan voorziet snelheidsregimes die reeds voorgesteld werden tijdens een infosessie van het gewest. Het gemeentelijk mobiliteitsplan zal heel binnenkort het onderwerp uitmaken van overleg en inspraak zodat de Ukkelaars hun mening kunnen geven. De integratie van de drie kruispunten van de Stallestraat binnen de Ongevalgevoelige Zones (opgesteld door de politie en Mobiel Brussel) heeft het gewest - terecht of onterecht - aangezet om 30 km/h in deze weg in te voeren. De MIVB heeft vaak gepleit voor het behoud van 50 km/h om de reissnelheid van trams en bussen te beschermen. In verband met het verschil in behandeling tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Jean en Pierre Carsoellaan geeft schepen Wyngaard aan dat de eerste weg smalle en gevaarlijke trottoirs heeft en de tweede weg veel bredere trottoirs.

De burgemeester vindt het beleid van de Brusselse minister van Mobiliteit slecht. Aangezien de veralgemening van 30 km/h een stommiteit is, heeft de burgemeester onderhandeld over inrichtingen bij het gewest met schepen Wyngaard. Dankzij deze onderhandelingen heeft het gewest toegevingen kunnen bekomen, zoals het behoud van 50 km/h in de De Frélaan, ook al is het eindresultaat niet volledig bevredigend.

De h. De Bock stelt vast dat de burgemeester duidelijk zijn tegenstand tegen zones 30 laat blijken, terwijl de algemene beleidsverklaring de veralgemening hiervan aanprijst. Het is contradictorisch om voorstander te zijn voor zones 30 in het gewest en tegenstander van zones 30 in de gemeente.

Schepen Wyngaard betwist de bewoordingen van de h. De Bock: de algemene beleidsverklaring vermeldt een verhoging en geen veralgemening van de zones 30.

De h. De Bock betreurt de passiviteit van het college t.o.v. het gewest. Hij vindt dat men toegeeflijker zou moeten zijn t.a.v. de auto, omwille van de gemiddelde leeftijd van de Ukkelse bevolking en het feit dat Ukkel minder goed bediend wordt door het openbaar vervoer dan andere Brusselse gemeentes.

De voorzitter van de raad verzoekt de leden van de vergadering om de toegekende spreektijd te respecteren.

Het punt wordt goedgekeurd met 26 stemmen voor, 4 tegen en 8 onthoudingen.