



## Burgerinterpellatie : Kolonel Chaltinstraat.

**Mevr. Decupere en de h. Robin**, vertegenwoordigers van de ondertekenaars van de burgerinterpellatie, lichten toe dat het college heeft beslist (beraadslaging van 27 mei 2021) om het gedeelte van de Kolonel Chaltinstraat tussen de Dieweg en de Henri Van Zuylenstraat in te delen als woonzone.

Deze keuze weerspiegelt een duidelijke en bewuste wil van het college om de meest kwetsbare gebruikers van de wijk te beschermen, of het nu gaat om ouderen of kinderen, in het bijzonder de kindjes die worden opgevangen door vereniging "Notre Abri", en de burgers zijn hier dankbaar voor.

Helaas moet echter worden gezegd dat deze politieke wil in de praktijk een dode letter is gebleven. De gewestelijke omzendbrief van 9 september 2013 definieert nauwkeurig de voorzieningen die een woonwijk moet omvatten om echt effectief te zijn, en wat de Kolonel Chaltinstraat betreft, is aan bijna geen enkele van de vereiste criteria voldaan.

Aan de hand van een video lieten de sprekers zien dat automobilisten die de Kolonel Chaltinstraat inrijden vanaf de Vanderaeylaan zich duidelijk niet kunnen realiseren dat ze van een 30-zone naar een 20-zone gaan en daarom verrast zijn als ze voetgangers op straat zien, wat soms kan leiden tot reacties zoals beledigingen.

De situatie van de systemen die sinds 2021 van kracht zijn (kleine de facto borden op de grond en wegmarkeringen) is zodanig dat er waarschijnlijk ongelukken zullen gebeuren. Daarom willen de ondertekenaars van de burgerinterpellatie dat er explicietere afspraken worden gemaakt, zodat de straat duidelijk wordt aangeduid als een 20 km/u-zone: een bord op de grond beschermt niemand; een markering op de grond beschermt niemand.

Bovendien wordt de levenskwaliteit van omwonenden negatief beïnvloed door doorgaand verkeer op piekmomenten, zowel 's ochtends als 's avonds, terwijl een goed ontworpen woonwijk in principe niet onderhevig zou moeten zijn aan dit soort overlast. Bovendien veroorzaakt zwaar transport soms schade aan bomen.

Mevr. Decupere en de h. Robin hebben absoluut geen bezwaar tegen de classificatie van de Kolonel Chaltinstraat als woonzone maar vragen het gemeentebestuur om uit te voeren wat ze zelf in 2021 hebben besloten.

De omzendbrief bepaalt dat F12A- en F12B-borden (in- en uitgangsborden) alleen mogen worden geplaatst nadat een aanvullend reglement is goedgekeurd en inrichtingen zijn aangebracht. Dit betekent dus dat het plaatsen van borden zonder inrichtingen in strijd is met de procedure zelf. Het moet echter gezegd worden dat vijf jaar na de stemming door de gemeenteraad de verbeteringen die de Kolonel Chaltinstraat in een echte woonwijk moesten veranderen, nog steeds niet zijn uitgevoerd.

De ondertekenaars van de burgerinterpellatie verzoeken het college daarom:

- dat zij formeel erkent dat de Kolonel Chaltinstraat niet over de faciliteiten beschikt die worden vereist door de gewestelijke omzendbrief van 9 september 2013;
- dat zij zich ertoe verbindt om binnen een termijn van max. drie maanden een concreet interventieplan voor te leggen, opgesteld in overleg met de bewoners, met dien verstande dat dit plan minstens een voetgangerspad van 1,50 m (conform de omzendbrief), een deureffect bij de ingangen, snelheidsremmende voorzieningen en een regeling van het doorgaand verkeer moet omvatten;
- dat dit project wordt opgenomen in het investeringsbudget voor wegen, in overeenstemming met de gemeentelijke en gewestelijke toezeggingen voor de veiligheid van kwetsbare weggebruikers.

**De h. Cools** erkent dat het stuk van de Colonel Chaltinstraat tussen de Dieweg en de Henri Van Zuylenstraat smal is en bijna geen ruimte laat voor voetgangers.

Hij is van mening dat een dooreffect door verhoogde platforms welkom zou zijn, vooral bij de ingang van de straat.

Het is aan het college om de verschillende mogelijke snelheidsremmers te onderzoeken. Volgens de h. Cools zijn verkeersdrempels misschien niet de beste oplossing, vanwege de scheuren die ze in huizen veroorzaken.

Hij noemt ook de mogelijkheid om lokale verkeersregels aan te nemen, hoewel hij zich ervan bewust was dat niet alle automobilisten zich aan dergelijke regels houden.

**De h. Mercenier** is van mening dat de sprekers hebben aangetoond dat het gevaar voortvloeit uit de intrinsieke kenmerken van de straat, met name aan het begin en voor het etablissement Notre Abri, en dus niet beperkt is tot het gebrek aan inrichtingen die eigen zijn aan een woonwijk.

Voetgangers nemen een risico door daar te lopen, zowel overdag als 's avonds, en als ze op het trottoir proberen te lopen, komen ze in de takken terecht en worden ze niet gezien door automobilisten.

Ondanks de voorstellen op korte en middellange termijn die het college zeker zal doen, is hij van mening dat er zo snel mogelijk maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid van voetgangers te garanderen, door middel van slagbomen of op zijn minst door paaltjes.

**Mevr. Nagelmackers** benadrukt de kwaliteit van deze burgerinterpellatie, die nauwkeurig, gedocumenteerd en volkomen legitiem is, vooral omdat de burgers alleen maar vragen om de uitvoering van een goedgekeurde beslissing.

Bovendien zijn de door het publiek gevraagde inrichtingen verenigbaar met de budgettaire beperkingen, aangezien ze geen grote werken vereisen. Het gaat om lichte, snelle en omkeerbare werkzaamheden (straatmeubilair, wegmarkeringen, parkeervoorzieningen).

Is het college bereid de stap te zetten van formeel besluit naar concrete uitvoering?

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat het college tijdens de vorige zittingsperiode krachtige maatregelen had genomen op het gebied van maximumsnelheden, waarbij enkele tientallen wegen werden teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u.

Het college stelde ook voor om een aantal wegen terug te brengen van 30 km/u naar 20 km/u door de invoering van een woon-/ontmoetingszone.

Hij erkent ook dat een woonzone in een ideale wereld een vlakke ondergrond van gevel tot gevel zou moeten hebben, zoals te zien is op de Berg van Sint-Job, de historische referentie in dit gebied.

Vijf jaar geleden stond het college voor de volgende keuze: ofwel zou het de ongeveer vijftig betrokken wegen en weggedeeltes onmiddellijk integreren in het woonzoneregime, goed wetende dat deze verkeersaders niet de ideale inrichting hebben, ofwel zou het dit doen naargelang de omstandigheden dit vereisten, in een proces gespreid over decennia, aangezien de capaciteit van de buitengewone begroting max. 5 tot 7 volledige herinrichtingen per jaar toelaat, tenzij er een aanzienlijke toename van de ontvangsten is om het aantal wegen dat wordt verbeterd te verhogen (hoewel het onwaarschijnlijk is dat een dergelijke optie breed zou worden gesteund door de Ukkelse bevolking).

Het college vond dat het de voorkeur verdiende om te kiezen voor volledige omschakeling, ook al is deze oplossing niet perfect. Het is echter aan de gemeenteoverheid om prioriteiten te stellen door te bepalen welke woonzones het eerst behandeld moeten worden. De aanwezigheid van kleuter- en basisscholen is een van de gebruikte criteria. De Landvoogddreef zal binnenkort worden aangepakt omdat daar elke dag honderden kinderen passeren op weg naar de school Saint-Joseph, en de Dekenijstraat zal de komende jaren ook worden aangepakt vanwege de dagelijkse doorgang van duizenden leerlingen van de twee nabijgelegen scholen.

In het belang van de objectiviteit heeft het college de dienst gevraagd een meetapparaat te installeren aan de Colonel Chaltinstraat 91, dat ter plaatse bleef van 1 oktober 2025 tot 2 maart 2026. Uit de beschikbare cijfers, die schepen Wyngaard bereid is in alle openheid openbaar te maken, blijkt dat het verkeer in de Colonel Chaltinstraat relatief beperkt is in vergelijking met de overgrote meerderheid van de wegen in Ukkel: er rijden gemiddeld 36 voertuigen per uur tussen 6 en 22 uur, ofwel gemiddeld één voertuig per twee minuten, met een maximum van twee of drie voertuigen per minuut tijdens de spits.

Wat de naleving van de snelheidslimieten betreft, blijft 82% van de voertuigen in de Colonel Chaltinstraat onder de drempel van 26 km/u (ofwel de limiet van 20 km/u + de tolerantie van 6 km/u die door de politie wordt toegepast). Dit is een relatief hoog, zelfs zeer hoog percentage in vergelijking met veel andere Ukkelse wegen.

Schepen Wyngaard ontkent natuurlijk niet dat iemand op een bepaald moment door de Colonel Chaltinstraat kan razen en zwakkere weggebruikers in gevaar kan brengen, maar de statistieken zijn geruststellend genoeg.

De wegindeling maakt deel uit van een algemeen rooilijnplan dat in 1934 werd goedgekeurd en dat voorzag in een potentiële breedte van 12 m en de mogelijke overdracht van een aantal percelen. Het college is niet van plan om deze percelen aan te kopen om de weg in de toekomst te verbreden, want in dat geval valt te vrezen dat de snelheden nog hoger zullen zijn dan de snelheden die de ondertekenaars van de burgerinterpellatie betreuen.

Naast de snelheidsbegrenzer die bij de ingang van dit deel van de Colonel Chaltinstraat is geïnstalleerd, zijn er nu al enkele jaren een kussen, een andere snelheidsbegrenzer en grote "20"-markeringen naast het bord om mensen eraan te herinneren dat dit een speciale zone is. Schepen Wyngaard is duidelijk bereid om te werken aan een meer uitgesproken "sluiseffect".

Daarnaast werden er huis-aan-huisberichten verdeeld om de bevolking te informeren.

In feite hebben veel wegen met dezelfde status als dit gedeelte van de Colonel Chaltinstraat geen verkeersdrempels of -kussens, zijn ze niet zo goed gemarkeerd en hebben ze niet zulke geruststellende statistische resultaten.

Mocht de herinrichting van de Colonel Chaltinstraat worden uitgevoerd - maar schepen Wyngaard kan geen precieze datum geven - dan zou de weg zo worden ingericht dat automobilisten instinctief voor het meest geschikte gedrag zouden kiezen.

Hij heeft twijfels over de effectiviteit van paaltjes of het ontradend effect van lokale verkeersregels.

Hij is zich terdege bewust van het feit dat zijn antwoord waarschijnlijk geen overdreven enthousiasme zal losmaken bij de ondertekenaars van de burgerinterpellatie, maar hij verzekert hen van zijn volledige beschikbaarheid en is bereid de locatie te bezoeken om te onderzoeken of er aanvullende eenmalige maatregelen kunnen worden overwogen in afwachting van een volledige herinrichting.

**Mevr. Decupere en de h. Robin** wijzen erop dat de omzendbrief van 2013 moet worden nageleefd, aangezien deze niet is ingetrokken. En deze omzendbrief stelt expliciet dat de fysieke inrichting de regel geloofwaardig en begrijpelijk moet maken.

De verkeersdrempels, kussens en andere hulpmiddelen die zijn geïnstalleerd, zijn echter niet echt efficiënt. Het falen van het Berlijnse kussen om de snelheid van het verkeer af te remmen is overduidelijk. De volgende verkeersdrempel draagt wel meer bij aan het verlagen van de snelheid vanwege zijn imposantere karakter maar omdat de straat na een flauwe bocht een rechte lijn is, neemt de snelheid toe ondanks de aanwezigheid van verkeersdrempels.

De ondertekenaars van de burgerinterpellatie zijn zich er terdege van bewust dat de aanpak van schoolomgevingen prioriteit heeft. Daarom vereisen ze geen enorme conversie maar geven ze de voorkeur aan lichte, goedkope oplossingen die eenvoudig te implementeren zijn. Bewoners zouden graag een minimum aan verbeteringen zien, zelfs tijdelijke, in deze straat om de zichtbaarheid te garanderen, bijvoorbeeld zigzagdoorgangen of plantenbakken, die effectiever zouden zijn dan Berlijnse kussens.