



Interpellatie van de h. SAX : Verbod op het gebruik van elektrische steps op het grondgebied van Ukkel.

De h. Sax herinnert zich met droefheid en een zwaar hart een tragisch ongeval dat op 1 februari plaatsvond in de gemeente: een jonge vader verloor het leven nadat hij van zijn scooter was gevallen bij een botsing met een taxi. Hij was erg gehecht aan zijn enige kind, zijn negenjarige dochter.

Vandaag is het een stilte die is ingetreden, een gezin dat uit elkaar is gevallen, een klein meisje dat wacht tot haar papa thuiskomt, ook al zal hij haar nooit meer omhelzen.

De h. Sax wil niet dat dit sterfgeval in de vergetelheid raakt, noch dat het gereduceerd wordt tot een paar regels of een statistiek in het politiedossier.

2025 wordt beschouwd als een zwart jaar voor de verkeersveiligheid in Brussel, gezien de explosieve toename van het aantal ongevallen met steps en fietsen.

Op nationaal niveau is het aantal ongevallen met steps in het eerste kwartaal van 2025 met 62% gestegen t.o.v. het eerste kwartaal van 2024.

Bovendien had 60% van de ernstig gewonden in het ziekenhuis hoofdletsel.

En aangezien deze statistieken gebaseerd zijn op politiegegevens, ligt het werkelijke aantal ongevallen waarschijnlijk hoger.

De h. Sax wil dat deze pijn zin krijgt, dat deze tragedie ons dwingt de realiteit onder ogen te zien en actie te ondernemen, want het is absoluut noodzakelijk om het recht te garanderen om levend naar huis terug te keren, het recht van voetgangers om te lopen zonder tussen obstakels door te slompen, het recht van kinderen, ouderen en mensen met beperkte mobiliteit om zich zonder angst te verplaatsen, en het recht van elke burger op een openbare ruimte die overzichtelijk en veilig is en gerespecteerd wordt.

De h. Sax is niet van plan om beschuldigingen te uiten of polemieken te voeren. Bovenal wil hij niet dat een andere familie dezelfde nachtmerrie doormaakt, want na een tragedie als deze zijn er twee opties: zwijgen en lijden, of verdriet omzetten in een beslissing.

Volgens de h. Sax moeten we krachtige beslissingen nemen die onmiddellijk effect sorteren en ons richten op 3 gebieden:

- een bruikbare openbare ruimte;
- strenge parkeerregels;
- het weigeren van obstakels veroorzaakt door voertuigen die op trottoirs liggen.

Trottoirs zijn geen stalplaatsen. Exploitanten hebben een echte verantwoordelijkheid: als een voertuig verkeerd is geparkeerd, moet de exploitant snel ingrijpen en als hij dat niet doet, moet de gemeente het voertuig kunnen verwijderen en de factuur naar de exploitant sturen. Er moeten ontradende straffen worden opgelegd aan degenen die gevaarlijke situaties laten voortbestaan.

Het gebruik van steps in Ukkel vormt een risico dat niet in verhouding staat tot de voordelen die ze met zich meebrengen.

Dit risico is veelvoudig:

- risico voor de gebruiker, vaak onbeschermd, zonder helm, zonder licht, vaak kwetsbaar;
- risico voor voetgangers, die nergens om gevraagd hebben en trottoirs en oversteekplaatsen moeten delen met snelle voertuigen die vaak bestuurd worden door tieners die de regels van het rijbewijs niet kennen;
- risico van permanente conflicten in de openbare ruimte;
- het risico van een gevoel van straffeloosheid, wanneer het voertuig een "vrijbrief" wordt om over de regels en het gezond verstand heen te stappen.

De h. Sax beweert niet dat elke gebruiker onverantwoordelijk is. Het is het systeem zoals het nu bestaat dat geen veiligheid garandeert. En wanneer een systeem geen veiligheid garandeert, moeten we de moed hebben om er een eind aan te maken.

Hij pleit daarom voor een verbod op het gebruik van elektrische steps op het gemeentelijke grondgebied, zoals 17 Brusselse gemeentes al hebben gedaan voor quads, zolang de wetgeving niet vereist dat gebruikers een rijbewijs hebben of geïdentificeerd worden door een nummerplaat, zoals het geval is voor auto's.

Weten dat het gevaarlijk is en niets doen komt neer op het accepteren van het idee dat er andere tragedies zullen plaatsvinden, andere ernstig gewonde mensen, andere verwoeste levens. En dat is moreel, politiek en menselijk gezien onaanvaardbaar.

Als de dood van deze vader, hoe bescheiden ook, kan bijdragen aan het redden van een leven, het voorkomen van een levenslange handicap of het beschermen van een kind, dan zal zijn nagedachtenis niet te snel een bladzijde omslaan. Het zal een veeleisende herinnering zijn dat we niet het recht hebben om te wennen aan het onaanvaardbare.

Is de raad bereid een echt en krachtig besluit te nemen om ervoor te zorgen dat deze tragedie niet voor niets is geweest?

De h. Meeus sluit zich namens Les Engagés aan bij het eerbetoon van De h. Sax en betuigt zijn medeleven aan de familie van het slachtoffer.

De gemeente verbiedt het gebruik van deze deelvoertuigen al op bepaalde gemeentewegen, maar het gebruik ervan blijft toegestaan op gewestwegen.

Gezien de controverse rond steps is Les Engagés voorstander van overleg met het Gewest, andere gemeentes en belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid, in plaats van een totaal of geïsoleerd verbod.

Deze raadpleging moet betrekking hebben op het dragen van helmen, snelheidsbeperkingen en de harmonisatie van regels met betrekking tot de gewestelijke ordonnantie die eerder in voorbereiding was.

De h. Meeus wijst er ook op dat de kwestie van steps moet worden aangepakt in combinatie met misdaadbestrijding, aangezien drugsdealers en delinquenten tot de problematische gebruikers van steps behoren.

Mevr. Duvieusart condoleert de familie van het slachtoffer namens Ecolo.

De ecologen zijn echter geen voorstander van een totaal verbod op elektrische steps in Ukkel. Elektrische deelsteps zijn al verboden op gemeentewegen en worden daarom alleen getolereerd op gewestwegen. De tragedie betrof een ongelukkig ongeval met een privé-step. In feite kunnen deze voertuigen heel interessant zijn als ze verstandig worden gebruikt.

Volgens haar is het vooral belangrijk om de infrastructuur voor zachte mobiliteit te verbeteren, comfortabele en samenhangende fietsroutes te ontwikkelen en mensen te herinneren aan bepaalde basisveiligheidsregels zoals het dragen van een helm, het verbod op meerdere personen op een step en de noodzaak van zichtbaarheid door middel van verlichting, een fluorescerende vest of lichtgekleurde kleding.

Ze benadrukt ook het belang van communicatie op school en de relevantie van de opleidingen die in Ukkel worden georganiseerd door vereniging Avello.

De h. Toussaint sprak zijn medeleven uit met de familie van de overledene en merkte op dat problematisch gedrag verre van verwaarloosbaar was, aangezien slechts 20% van de stepgebruikers de moeite neemt om een helm te dragen.

Hij is echter geen voorstander van een volledig verbod op steps, omdat dit zorgvuldige gebruikers van de step, nu een vertrouwd onderdeel van het stadslandschap, zou straffen.

Bovendien moet er een onderscheid worden gemaakt tussen privésteps en deelsteps, waarbij een verbod op de laatste eerder onder de bevoegdheid van de gewestelijke overheden valt.

Hij is daarom meer voor regulering en toezicht door middel van effectieve straffen voor overtredingen, de ontwikkeling van een preventiebeleid en de inrichting van de openbare ruimte om ervoor te zorgen dat de verschillende vervoerswijzen beter naast elkaar kunnen bestaan.

Technologische vooruitgang zal het ook mogelijk maken om 'intelligente' veiligheidssystemen te integreren in de nieuwe deelsteps, en enkele buitenlandse voorbeelden zijn de moeite waard om te volgen: in Tel Aviv is het dragen van een helm verplicht of riskeren ze zware boetes, en exploitanten moeten helmen met reflectoren leveren bij hun deelsteps.

De h. Cools betuigt zijn diepste medeleven met de familie van de overledene.

Hij vindt dat voorzichtigheid geboden is vooraleer een verbod op te leggen. Een verbod op steps beperkt tot de gemeente Ukkel zou geen zin hebben.

Er moeten echter regelgevende maatregelen worden genomen, vooral met betrekking tot de verplichting om een helm te dragen. Aangezien deze kwestie onder de wegcode valt, nodigde de h. Cools het college uit om te lobbyen bij de federale overheid of het Gewest, al naargelang het geval, voor het verplicht dragen van een helm. Het zou gepast zijn als de wnd. burgemeester een unaniem standpunt van de conferentie van burgemeesters op dit gebied zou promoten tijdens een volgende vergadering van dit orgaan.

De wnd. burgemeester herinnert zich dat de h. Dilliès, toen hij burgemeester was, een zeer streng beleid inzake steps ontwikkelde omdat hij zich terdege bewust was van het potentiële gevaar van onzorgvuldig gebruik van dit vervoermiddel. Als gevolg daarvan waren er helemaal geen dropzones op gemeentewegen en werden exploitanten van deelsteps onderworpen aan strenge straffen voor het verwijderen van hun steps.

Deze lokale maatregelen zijn succesvol gebleken want er zijn minder steps in Ukkel dan in andere gemeentes.

De gemeente Ukkel alleen kan geen verbod op het gebruik van steps instellen, aangezien deze kwestie onder de wegcode valt.

Een algemeen verbod zou ongetwijfeld disproportioneel zijn. Toch zijn er gerichte maatregelen mogelijk: de conferentie van burgemeesters heeft het gebruik van steps op oudejaarsavond verboden en steps zullen niet meer toegelaten worden in de voetgangerszone in het centrum van Brussel.

Het college zou dergelijke maatregelen moeten nemen als een Ukkelse weg of weggedeelte bijzonder ongevalgevoelig blijkt te zijn.

De h. Crucke, de federale minister van Verkeersveiligheid, heeft gesproken over de invoering van een helmplicht voor steps die sneller rijden dan 20 km/u. Dit zou in principe niet gelden voor deelsteps, die sneller rijden dan 20 km/u.

De wnd. burgemeester wijst erop dat deze kwestie op bijna elke vergadering van de conferentie van burgemeesters wordt besproken.

Maar het probleem is zo complex dat er in opeenvolgende lagen actie moet worden ondernomen. Daarom werd het eerst verboden om meerdere gebruikers op dezelfde step te hebben, en daarna om het gebruik ervan te beperken tot mensen ouder dan 16.

Bovendien zijn politieagenten getraind om met het probleem van steps om te gaan.

De h. Dilliès wijst erop dat het Gewest verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen. Dit betekent dat er geen deelsteps meer zullen zijn als het Gewest geen vergunningen meer verleent.

Volgens hem kan dit de weg vooruit zijn, want hoewel opleidings- en bewustwordingscampagnes en verbeteringen aan de wegen belangrijk zijn, zullen ze niet genoeg zijn om de plaag van ongevallen met steps te stoppen. Steden als Parijs en Amsterdam hebben niet geaarzeld om het gebruik van steps op hun grondgebied te verbieden.

De h. Dilliès merkt ook op dat het gedrag varieert, afhankelijk van of je te maken hebt met fietsen of steps, en of je te maken hebt met privé- of deelsteps.

Hij deelt de rouwbetuigingen van de h. Sax aan de nabestaanden.