

### **Interpellatie van de h. De Bock: Het voorstel van Ukkel voor de heropening van het Ter Kamenbos.**

**De h. De Bock** geeft aan dat de pers een kaart heeft gepubliceerd van het voorstel van de gemeenteraad, verdedigd door het Ukkelse college tijdens vergaderingen waaraan vertegenwoordigers van het Gewest, Brussel-Stad, de gemeente Ukkel en de andere buurgemeentes hebben deelgenomen. De communiqués aan het einde van deze vergaderingen zouden niet door alle deelnemers ondertekend zijn. Men kan vragen stellen over de methode van Brussel-Stad die een voorkeur zou hebben voor testfasen met evaluaties.

Ingevolge de indiening van een motie door Défi was er binnen de Ukkelse gemeenteraad een consensus voor een mediane oplossing, gebaseerd op een weigering om het Ter Kamenbos volledig af te sluiten en de zoektocht naar alternatieve oplossingen. Er was geen kaart toegevoegd aan deze motie die algemene principes weergaf en de analyse van de luchtkwaliteit lijkt niet aangehaald te zijn door de verschillende tussenkomen partijen. De h. De Bock vraagt in welke mate het college het standpunt van de gemeenteraad goed heeft doorgegeven. Welke eindbeslissingen werden genomen en hoe zal de verschuiving naar aangrenzende wegen vermeden worden?

Er zijn twee basisopties te overwegen: ofwel terugkeer naar vroeger, ofwel een oplossing met sluiting van de toegang via de Franklin Rooseveltlaan maar met behoud van autoverkeer op de as Churchillaan/De Frélaanlaan/Terhulpansesteenweg. Waarom werden deze opties niet besproken?

Wanneer heeft het college deze kaart opgesteld die in de pers is verschenen? Waarom heeft het college gekozen om een deel van het verkeer te sturen naar de Rooseveltlaan, naar de Waterlooosesteenweg ter hoogte van de Terhulpansesteenweg en naar de De Frélaan? Zullen er meters komen om de mobiliteit en de vervuiling door het verkeer te meten? Heeft het college een politieverlag over de verschillende oplossingen gevraagd? Hoe zit het met het overleg met de inwoners die opnieuw chronische files te verwerken kunnen krijgen?

De h. De Bock is ongerust voor de toekomst van de handelszaken die zich de laatste jaren in de Waterlooosesteenweg hebben gevestigd. De overlast in deze sector zorgt ook voor de verslechtering van de kwaliteit van de woningen boven de handelszaken.

### **Interpellatie van de h. De Bock: Standpunt van het Ukkelse college inzake de sluiting van het Ter Kamenbos.**

Welke beslissingen werden genomen na de vergaderingen met Brussel-Stad en de andere buurgemeentes tijdens de afgelopen zes maand? Wat zijn de plannen van het college, gelet op het schema dat in de pers is verschenen en dat niet overeenkomt met de motie die de gemeenteraad heeft goedgekeurd? Met welke lokale maatregelen zal de verschuiving van het verkeer in de Ukkelse wijken voorkomen worden?

### **Interpellatie van de h. Cools: Opvolging van de motie voor een permanente oplossing in overleg voor het Ter Kamenbos.**

**De h. Cools** verwijst naar de unanieme goedkeuring van deze motie door de gemeenteraad. Deze oplossing lijkt veraf: weinig overleg en de stem van Ukkel werd niet gehoord. Hoe verliep dit overleg? Waarom is er geen verbetering van het verkeer in het bos? Wat was het standpunt van de burgemeesters en de colleges van Elsene en Watermaal-Bosvoorde, aangezien de sluiting van het bos ook hen erg treft?

De burgemeester van de Stad had laten blijken te beschikken over de volledige goedkeuring van zijn ambtgenoten en de colleges van Elsene en Watermaal-Bosvoorde. Hij zei in de pers ook dat autoverkeer op termijn volledig verboden zou moeten worden in het bos, een standpunt dat in de lijn ligt van minister Pascal Smet (in de toekomst geen auto's meer in een stadsomgeving). Wat is het echte standpunt van de burgemeester van Ukkel? Zou de burgemeester voorgesteld hebben, zoals vermeld in de pers, voorstander te zijn van een plan dat tweerichtingsverkeer in het bos beperkt in de Dianalaan, tussen de Floralaan en de Belle Alliantelaan, en in de Bosvoordelaan, die de Lorrainedreef verbindt met de Franklin Roosevelt verbindt? Waarom werd er niet voorgesteld om het verkeer te behouden in de Zuivelfabrieklaan en de Cereslaan en ook de Floralaan tussen de Zuivelfabrieklaan en de Dianalaan? Dit voorstel, dat verkeer zal schrappen in de Panoramalaan, de

Groenendaellaan en de Denneboslaan maar een grote ruimte rond het meer vrijmaakt, zou veel evenwichtiger geweest zijn dan hetgeen de burgemeester van Ukkel aangeeft.

Het voorstel van Ukkel werd niet gevolgd door Brussel-Stad die een testfase voorziet van 14 september tot 15 november, gebaseerd op een beperking van tweerichtingsverkeer in de Dianalaan tussen de Floralaan en de Belle Alliancelaan en van de doorgang van de bussen in de Bosvoordelaan. De h. Cools heeft enige twijfel over het nut van deze tests omdat het al aangetoond is dat een verbod of beperking van verkeer in het bos chaotische gevolgen met zich meebrengt.

De burgemeester had aangegeven juridische stappen te willen zetten maar werd op de vingers getikt door de eerste schepen omdat er hierover in het college niets was beslist. Verdedigt het Ukkelse college een uniform standpunt in het dossier van het Ter Kamerenbos? Wordt er een advocaat aangesteld voor dit geschil? Heeft de juridische dienst dit dossier onderzocht om mogelijke pistes te bepalen die gevolgd kunnen worden door het college en de gemeenteraad?

De burgemeester van Brussel-Stad had ook aangegeven dat het kruispunt Ter Hulpen-Roosevelt heraangelegd zou worden om de verkeersstroom te verbeteren. Dit is een goed voorstel maar mevr. Durand heeft dit bijna 20 jaar geleden als toenmalige minister van Mobiliteit al aangehaald!

De oorspronkelijke doelstelling van deze maatregel van de compensatie van de onmogelijkheid om de Louizalaan over te steken ter hoogte van de Legrandlaan, wegens de aanleg van een trambeding. Dit voorstel werd nooit uitgevoerd wegens de permanente weigering van de Commissie voor Monumenten en Landschappen. Heeft deze instelling al een ander standpunt hierover? Wordt de gemeente Ukkel betrokken in de studie over de heraanleg van dit kruispunt dat gedeeltelijk op haar grondgebied ligt?

Brussel-Stad en het Gewest houden geen enkele rekening met de nefaste gevolgen van hun beslissingen. De h. Cools doet een beroep op rede en vraagt alle fracties binnen de raad zich te verenigen zodat Ukkel één stem heeft, wat niet het geval was de laatste weken.

**De h. Godefroid** geeft aan dat Ecolo net zoals andere fracties ongerust is over het voorgestelde verkeersplan, o.a. omwille van de verhoogde risico's voor de Terhulpseseenweg en de Waterloosesteenweg door de sluiting van het bos. Het voorstel dat op tafel ligt, is niet per se slecht: men mag een test niet veroordelen nog voor die heeft plaatsgevonden. Het geteste scenario komt niet overeen met de aanbeveling in de Ukkelse motie maar het objectiveert het debat, wat ook gewenst werd door Défi. De klimaatnoodtoestand vereist dat men ambitieus is, desnoods door een stap terug te zetten als de test niet overtuigend zou zijn.

De eerste schepen meldt dat Brussel-Stad een ander scenario zal uitproberen indien het eerste scenario na evaluatie niet tot voldoening leidt. De gemeentediensten hebben meters geplaatst voor deze evaluatie. Volgens de h. Godefroid moedigt de ontwikkeling van aangename en veilige fiets- en voetgangerswegen de overgang naar zachte mobiliteit aan. De vermindering van het aantal rijstroken zorgt voor een betere verkeersdoorstroming tijdens de spits en een betere lucht. Deze toestand zet vele gebruikers aan om hun gewoontes te wijzigen (spreiding van de tijdstippen van woon-werkverkeer, andere vervoersmethodes of telewerk) maar dit vereist tijd. Een test mag daarom niet geëvalueerd worden al in de eerste dagen maar pas na enkele weken of maanden zodat gebruikers hun gewoontes kunnen aanpassen.

In tegenstelling tot de pessimistische verwachtingen was er geen chaos aan het begin van het schooljaar (10% minder files t.o.v. vorig jaar en 75% meer fietsers). Wat is de toestand van de inrichting van de gewestelijke fietsroute tussen de Winston Churchilllaan en de ULB? Deze infrastructuur is van groot belang om de straatstenen en tramrails van de Legrandlaan te vermijden en het gevaarlijke kruispunt tussen de Boskantlaan en de Dianalaan.

**Mevr. Delvoye** waardeert de tussenkomsten maar betreurt de beweringen van de h. De Bock dat er binnen de meerderheid problemen zouden zijn. Beweren dat de burgemeester van Ukkel de unanieme motie van de gemeenteraad niet verdedigd zou hebben, is op zijn minst onaangenaam. Aangezien Défi deel uitmaakt van de meerderheid in Brussel-Stad en het Gewest, zou deze partij mee naar oplossingen moeten zoeken, zoals tests uitvoeren, waarbij men niet begrijpt waarom het zoveel tijd heeft geduurd om ze te organiseren, of om effectenverslagen inzake luchtkwaliteit op te stellen, ...

De unanieme motie van de gemeenteraad gaf een voorkeur aan de gedeeltelijke opening van de zuidkant van het bos om minder verkeer te genereren in de Terhulpseseenweg. Aangezien deze oplossing geïntegreerd

is in het plan "Good Move", zou het legitiem zijn dat het Gewest en de Stad dit ook zouden uitvoeren. De gemeente Ukkel moet zeker gebruik maken van drukmiddelen, ook via de juridische weg, om haar eisen te laten gelden. Bij een juridische actie mag men zich niet vergissen van debat. Het is niet de bedoeling om de auto tegenover zachte mobiliteit te zetten maar het gaat erom de levenskwaliteit van de Ukkelaars te beschermen door het transitverkeer aan te pakken, te wijten aan de geografische ligging van de gemeente Ukkel in de rand.

Mevr. Delvoye is ervan overtuigd dat de toelichting van de burgemeester erg verhelderend zal zijn.

**De burgemeester** herinnert eraan dat Brussel-Stad het bos volledig heeft afgesloten tijdens de lockdown.

Met de komst van het afbouwplan bleef het bos dicht, wat mobiliteitsproblemen opleverde, ondanks de vertraagde economische activiteit. De burgemeester heeft daarom samen met de eerste schepen en de schepen van Handel zijn ambtsgenoot van Brussel-Stad ontmoet.

Aan het einde van deze ontmoeting werden er drie openingen gecreëerd, die overeenkwamen met de assen Churchill - Louiza - De Fré. Deze vergadering leek het begin van overleg over de problematiek van het Ter Kamerenbos. Hij was tevreden dat Brussel-Stad rekening leek te gaan houden met het standpunt van de andere gemeentes. Tijdens de vier vergaderingen nadien waren ook Elsene, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Genesius-Rode en Linkebeek aanwezig.

De gemeenteraad van Ukkel heeft vervolgens een motie unaniem goedgekeurd op 25 juni. Het is een heel evenwichtige tekst, zonder dogmatische standpunten. Een terugkeer naar de toestand vóór covid eisen, zou contraproductief geweest zijn en om constructief voor de dag te komen heeft de gemeenteraad unaniem een realistische tussenoplossing voorgesteld die de Ukkelaars niet verstikt. De burgemeester van Brussel heeft eveneens zijn wil bevestigd om de Ukkelaars niet te verstikken.

Eén van de minimeisen van de Ukkelse motie was de opening van de Braziliëlaan zodat minder verkeer naar de Franklin Rooseveltlaan gaat vanaf de Lorrainedreef. De gemeente verdedigt hier een coherent standpunt omdat zij niets meer of minder vraagt dan de uitvoering van het plan "Good Move". De motie vroeg eveneens de herinrichting van het kruispunt Terhulpensesteenweg/Franklin Rooseveltlaan, wat momenteel wezenlijk gerealiseerd is.

De verzoeken in de Ukkelse motie werden evenwel niet gevolgd. Hoewel ze in het plan "Good Move" staan, hebben de technici van Mobiel Brussel en Brussel-Stad gekozen voor een andere optie, namelijk de betrokken as voor te behouden voor de bus, in de eerste plaats bus 41. Dit voorstel houdt steek omdat dit zorgt voor een vlotter vervoer dankzij de verbinding tussen bus 41 en tram 8.

Het college wou het echter hier niet bij laten en heeft aangegeven dat de doorgang van het openbaar vervoer zich niet mag beperken tot bus 41 maar uitgebreid moet worden tot schoolbussen wegens de aanwezigheid van de Europese School met 4.000 leerlingen. Er werd aan het college gemeld dat het gelijktijdige verkeer van particuliere voertuigen en bus 41 verkeersproblemen zou opleveren in de Franklin Rooseveltlaan. Het college vond dat dit element toch in overweging genomen kon worden en had andere suggesties voorgesteld. Volgens de burgemeester was er een veel efficiëntere oplossing dan degene die Brussel-Stad zal uittesten.

Als er geen particuliere voertuigen in de Braziliëlaan mogen om geen verkeershinder te veroorzaken in de Franklin Rooseveltlaan maar wel openbaar vervoer, moet het verkeer op de andere as herbekeken worden want de beslissing tot sluiting van de Lorrainedreef was nefast. Indien tweerichtingsverkeer onontbeerlijk is om dit probleem op te lossen, moet op zijn minst dit tweerichtingsverkeer niet beperkt worden tot de Dianalaan maar verlengd worden tot de Panoramalaan en de Groenendaellaan tot de Lorrainedreef. Er moet ook rekening gehouden worden met de spitsuren 's morgens en 's avonds.

De pragmatische en evenwichtige voorstellen van de gemeente werden niet aanvaard door Brussel-Stad, die radicale en extremistische standpunten blijft verdedigen, geïnspireerd op een achterhaalde "klassenstrijd", waarbij op een karikaturale manier alle Ukkelaars als welgestelde bourgeois worden aanzien.

De burgemeester geeft toe dat een groot deel van het bos beschermd moet worden maar dat betekent niet dat het autoverkeer ineens op drie kwart van zijn oppervlakte verboden moet worden zoals Brussel-Stad wil. Dit is geen evenwichtige oplossing. Dit is ook ontgoochelend, na met zin over overleg te hebben vergaderd, ervanuit gaande dat de gesprekspartners te goeder trouw zijn. Schepen Wyngaard en de burgemeester hebben de Ukkelse stem op een unanieme manier laten horen op een constructieve, serene en vastberaden manier. Een

evenwichtige oplossing zou zijn de verkeerstoestand van vóór de crisis te behouden, met schrapping van een rijstrook om er een veilig fietspad van te maken. Elke fiets is een auto minder in het verkeer. De gesprekspartners van Brussel-Stad houden enkel rekening met hun eigen kiezers en tonen geen enkele interesse in de inwoners van de andere gemeentes. Van de aangehaalde scenario's, werd enkel tweerichtingsverkeer in de Dianalaan behouden, wat Brussel-Stad van 15 september tot 15 november zal invoeren. De test houdt geen rekening met de Ukkelse wensen en de burgemeester wijst vooral op de afwezigheid van objectieve criteria om de lopende test te evalueren, wat erg ongepast is en wijst op gebrek aan ernst vanwege Brussel-Stad. De lichtzinnige - om niet te zeggen ongepaste - houding van Brussel-Stad is nogmaals gebleken tijdens het perscommuniqué. Het Ukkelse college had ter goedkeuring een tekst ontvangen waarin stond dat alle gemeentes in harmonie zouden werken, wat zou inhouden dat Ukkel een blanco cheque zou geven. De burgemeester heeft op een beleefde manier aangegeven dat dit niet overeenkomt met wat gezegd werd tijdens vorige vergaderingen en wou dat Ukkel niet toegevoegd werd aan het perscommuniqué.

De burgemeester heeft niet de pretentie te beweren een mobiliteitsexpert te zijn maar hij volgt wel de evolutie van de mobiliteit binnen het gewest op. Hij was erg verbaasd over een aantal beweringen, o.a. over de gevolgen van het "verdampingsprincipe" met betrekking tot mobiliteit: voertuigen die op een plek verdwijnen zouden niet elders opduiken en het totale verbod op autoverkeer in een welbepaalde sector zou geen enkel probleem opleveren.

Maar men hoeft maar te kijken naar wat er in de Waterlooosesteenweg gebeurt om te begrijpen dat deze ideologie onzinnig is voor het milieu en ook voor de economie. Verkeerhinder zorgt voor minder bezoekers aan winkels en horecazaken en bestraft alle werknemers in deze sectoren waar veel personen met bescheiden inkomens wonen. Beweren dat het niet zo erg is dat een inwoner van Ukkel of Rode niet meer naar een of ander restaurant kan gaan, is erg onverantwoord. Als de eigenaar van een restaurant zijn zaak moet sluiten, zijn het juist de keukenmedewerkers, de serveersters, de schoonmaaksters, ... die hun job zullen verliezen!

Door deze onverzettelijkheid creëert Brussel-Stad ook spanningen tussen weggebruikers, automobilisten en fietsers. De gemeente streeft steeds eensgezindheid na door een evenwichtig standpunt te verdedigen.

Brussel-Stad heeft haar ordonnantie vandaag gepubliceerd. Deze tekst zal onderzocht worden door de advocaat die het college op 23 juni heeft aangesteld om de belangen van de gemeente in deze zaak te verdedigen.

De burgemeester zal de komende dagen het college samenroepen voor een bijzondere zitting uitsluitend over de problematiek van het Ter Kamerenbos. Binnen de meerderheid zijn er ook geen spanningen. Deze meerderheid bestaat uit drie fracties met elk hun eigen waarden en identiteit maar die samen de belangen van de Ukkelaars verdedigen die al erg te lijden hebben onder de covidcrisis. En als men een mobiliteitstechnicus van het gewest zonder meer hoort zeggen dat de Waterlooosesteenweg geen transitweg is, moet men zich echt zorgen beginnen te maken! De levenskwaliteit staat centraal in de algemene beleidsverklaring.

De uitbreiding van telewerk is één van de argumenten van Brussel-Stad om haar beleid te rechtvaardigen. De huidige gezondheids crisis heeft het debat over de organisatie van het werk geopend maar men moet genuanceerd blijven: de evoluties op lange termijn in de organisatie van het werk zal niet leiden tot een volledige verdwijning van de auto in de stad.

**De h. Cools** is voorstander van een evenwichtig mobiliteitsbeleid. Het is niet de bedoeling om de auto volledig uit de openbare ruimte te bannen. Het extremistische beleid van Brussel-Stad schaadt de inwoners van Elsene en Ukkel. De burgemeester van Brussel heeft bovendien verkeerdelijk beweerd dat Ukkel tegen de komst van de metro op haar grondgebied zou zijn. Als voormalig schepen van Stedenbouw was de h. Cools steeds voor de installatie van het GER.

Het kleine Ukkelse gedeelte van de Dianalaan zou het onderwerp moeten uitmaken van een reglementering vanwege de raad. Hij deelt het standpunt van de h. Godefroid niet dat er aan het begin van het schooljaar geen chaos rond het Ter Kamerenbos geweest zou zijn. Men hoeft maar tijdens de spitsuren naar de Terhulpensesteenweg te gaan om de chaos te zien. Het is dus essentieel om een opening naar het bos te creëren vanaf de Lorrainedreef.

Hij is bezorgd over de antidemocratische handelswijze vanwege bepaalde technici, ideologisch geïnspireerd, die de debatten beïnvloeden die door de verkozenen beheerst zouden moeten worden. Een

opening naar het bos vanaf de Lorrainedreef is voorzien (en goedgekeurd) in het plan "Good Move" maar wordt door technici van tafel geveegd, wat getuigt van gebrek aan coherentie. De h. Cools was nooit tegen het plan Good Move - op bepaalde aspecten na - maar betreurt dat het college een advies heeft gegeven zonder debat in de gemeenteraad. De voorziene tests roepen terecht vragen op over de betrouwbaarheid. Moet de gemeente zelf tests organiseren om de impact van de maatregelen op het verkeer te meten?

**De h. De Bock** wil een sterkere houding vanwege de gemeente Ukkel tegenover Brussel-Stad die uit ideologie haar standpunt unilateraal wil opleggen zonder enig alternatief te willen overwegen. Dit is een democratie onwaardig. Niet enkel Ukkelaars zijn hier het slachtoffer van: iedereen die naar het gewest komt via het zuiden moet allerlei omwegen nemen om het bos te vermijden.

De woorden van de h. Godefroid tonen de verschillende standpunten van Ecolo en Défi over dit probleem aan. De voorgestelde testprocedure aanvaarden met ontkenning van de negatieve impact ervan op het verkeer komt neer op de realiteit aan zijn laars lappen.

Défi is voorstander van een opening van de Terhulpensesteenweg ter hoogte van de Lorrainedreef, of minstens een test van deze opening. Indien Ecolo van Brussel-Stad en het Gewest een eenvoudige analyse van deze optie weigeren, zijn er enkel maar gedupeerden en heeft de burgemeester redenen om naar het gerecht te stappen.

**Schepen Wyngaard** beschuldigt de h. De Bock ervan de standpunten van Ecolo te verdraaien.

**De h. De Bock** blijft bij zijn standpunt en is bereid nog deze avond een motie in te dienen om de volle bevoegdheden te geven aan de burgemeester voor dit rechtsgeding. Men zal dan zien of Ecolo bereid is de nodige steun te bieden!

Indien Défi tot de gemeentelijke meerderheid had behoord, zou de h. De Bock geëist hebben dat andere opties getest zouden worden, zoals de systematische meting van de vervuiling in de omgeving van het Ter Kamerenbos. Hij zou ook de inwoners willen raadplegen in het kader van overleg en echte burgerinspraak. Dit is erg nodig omdat de levenskwaliteit van de inwoners slechter is geworden, wat aangegeven wordt door talrijke inwoners van de Stallestraat en de Waterlooosesteenweg. De h. De Bock is ervan overtuigd dat er minder wandelaars zijn in het Ter Kamerenbos sinds Brussel-Stad deze rampzalige maatregelen heeft goedgekeurd.

Hij betreurt eveneens dat het college de twee laatste maanden niets heeft ondernomen om de verschuiving van het verkeer naar de Ukkelse wegen te verhinderen. In het perspectief van de start van de scholen zou het gepast geweest zijn om tijdens de vakantie gratis parkeren te hebben uitgetest in de omgeving van de stations Kalevoet en Moensberg, om bestuurders aan te sporen hun voertuig achter te laten, via een samenwerking met de NMBS. Een doordacht parkeerbeleid kan het autoverkeer ontlasten.

Gelet op de verschillende standpunten tussen de Ukkelse afdelingen van de partijen Ecolo en MR, zal de oppositie in de een of andere richting moeten gaan.

**De burgemeester** vindt dit een dermate belangrijk debat dat er hierin geen plaats is voor politieke spelletjes. Hij wijst er nogmaals op dat schepen Wyngaard en hijzelf steeds het welzijn van de Ukkelaars verdedigen via genuanceerde en evenwichtige standpunten. Schepen Wyngaard heeft meermaals zijn partners van Brussel-Stad gewezen op het algemeen belang van de Ukkelaars. De burgemeester vraagt de h. De Bock om hetzelfde te doen bij de schepen van Handel van Brussel-Stad die deelt uitmaakt van zijn fractie.