

Motie van de hh. Cools, Desmet, Clumeck, Hayette en mevr. Culer, Fremault: motie ter versterking van het aanbod van het openbaar vervoer in Ukkel.

De h. Cools verwijst naar zijn motie van vorige maand ten bate van de verlenging van de metro tot Ukkel. De tekst die deze avond voorgesteld wordt, is het resultaat van een samenwerking van alle fracties en houdt rekening met de wens, vooral van de meerderheidsfracties, om deze motie uit te breiden tot alle vormen van openbaar vervoer. Hij bedankt alle mandatarissen voor hun bijdrage aan deze motie.

De tekst toont zich voorstander van een uitbreiding van de metro tot Ukkel, in het bijzonder naar de Heldensquare, gerechtvaardigd door de omvang van het verkeer in zuidelijke richting. In noordelijke richting is dit veel minder het geval, waardoor de uitbreiding van de metro naar het zuiden gepast is en niet naar het noorden. De motie vermeldt geen voorkeursroute maar vraagt dat de uitbreiding bestudeerd wordt.

Voor de h. Cools zou het gepast zijn om te starten aan de Albertlaan in de richting van de Brugmannlaan met de bouw van een metrostation onder het Vanderkindereplein. De motie overweegt ook een verbinding tussen het zuiden van de gemeente en de ULB via het Ter Kamerenbos. Er worden verschillende opties op lange termijn overwogen: de MIVB heeft de bouw vermeld van een prémetrostation onder de Winston Churchilllaan in de richting van de Generaal Jacqueslaan. De opstellers van de motie zijn voorstander van een hogere frequentie van alle vormen van openbaar vervoer (trein, tram en bus) en wijzen op de noodzaak voor de realisatie van het GEN. De motie is eveneens voorstander van een tariefintegratie waarbij het station van Linkebeek toegevoegd zou worden aan de MTB-zone.

De h. Hayette bedankt de h. Cools voor zijn initiatief dat aantoont dat Ukkel helemaal niet tegen de metro zou zijn. Hij wijst op het belang van een transversale aanpak voor alle vormen van openbaar vervoer. Deze motie is een uitstekend compromis en kan dienen als basistekst voor het toekomstige mobiliteitsplan.

Mevr. Culer wijst op de noodzakelijke uitvoering van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst voor de creatie van de hoofdstedelijke gemeenschap en op het belang van samenwerking tussen de openbare en private sector voor de opmaak van een mobiliteitsbeleid. De evenwichtige standpunten in de motie verzachten de spanningen tussen de verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Ze wenst dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan beschikken over een performante metro zoals in Parijs.

De h. Desmet merkt op dat de consensus rekening heeft gehouden met de gevoeligheden van de zes fracties binnen de gemeenteraad. In tegenstelling tot het cliché zijn de ecologisten helemaal niet tegen de metro, een snel en efficiënt vervoersmiddel. Hij wijst wel op de grote kostprijs voor de uitbreiding hiervan. De prijs voor de aanleg van 1 km eigen site: 1 tot 5 miljoen (bus), 10 tot 30 miljoen (tram), meer dan 200 miljoen (metro). Gelet op de financiële beperkingen van de MIVB stelt de motie voor om de uitbreiding van de metro te integreren in een globaal mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met de Ukkelse bijzonderheden en het potentiële aanbod van de NMBS, met het oog op de hoofdstedelijke gemeenschap zoals voorzien in de 6de staatshervorming. Ecolo steunt elk initiatief dat streeft naar een duurzaam en performant model.

De h. Clumeck, bedankt de h. Cools voor zijn initiatief maar betreurt dat de tekstwijzigingen te laat werden overgemaakt omdat hij door beroepsredenen deze niet op een serene manier kon analyseren.

Het Brusselse metronet is nog te bescheiden in vergelijking met andere Europese metropolen zoals Parijs, Londen of Madrid. De metro werd gecreëerd in 1976 en telt slechts 59 stations en 4 lijnen, wat onvoldoende is om in te spelen op de mobiliteitsuitdagingen. De FDF, nu Défi, vraagt al meerdere jaren dat de uitbreiding van de Brusselse metro, vooral in Ukkel, een prioriteit zou worden in de politieke agenda. Dit vereist grote investeringen maar die zijn gerechtvaardigd, gelet op de geraamde jaarlijkse kostprijs van € 1,5 miljard veroorzaakt door de huidige congestie. In deze context was Défi voorstander van het oorspronkelijk voorstel van de h. Cools dat wees op de absolute nood van een metrolijn voor Ukkel. Défi zal de voorgestelde motie echter steunen maar betreurt dat de vereisten inzake de metro wat verwateren in een tekst die een algemene versterking van het aanbod aan openbaar vervoer in Ukkel aanprijst.

Hij betreft eveneens dat de opmerking van de h. De Bock over de toevoeging van de vermelding « a minima » aan de vermelding van de uitbreiding van de metro in de titel niet in overweging werd genomen. De h. Clumeck geeft nog mee dat 75% van de Brusselaars volgens een MIVB-peiling voorstander is van een uitbreiding van de metro en dat dit cijfer stijgt tot 82% in de gemeentes die bediend zullen worden door lijn 3.

Mevr. Fremault betreft dat een fractie ongenoegen toont over een tekst die het resultaat is van een grote consensus. Deze motie houdt rekening met alle verzoeken van de Ukkelse burgers. Er werd uitvoerig gedebatteerd over de opmaak van deze motie. CDH zal zich blijven inzetten voor de noodzakelijke uitbreiding van de metro tot Ukkel.

Schepen Wyngaard begrijpt dat sommige mandatarissen de korte timing bij de opmaak van deze motie betreuren. Deze motie is een evenwichtige synthese van alle kwesties inzake het openbaar vervoer in het mobiliteitsbeleid en legt de nadruk op het belang van de uitbreiding van de metro tot Ukkel. De 5 stations in Ukkel (6 als Linkebeek wordt meegeteld) zijn een belangrijke troef). Dit spoorwegnet is erg belangrijk en er kan ook nagedacht worden over een hybride infrastructuur waarbij treinen en trams over dezelfde rails rijden.

Voor de bussen haalt de motie het strategische belang aan van het project van de Wagenstraat voor de verbinding van het nieuwe gemeentehuis met de wijk Calevoet, in volle expansie, en de noodzaak voor een verbinding naar de ULB via het Ter Kamerenbos. De motie is voorstander van snelle studies over de technische haalbaarheid en kosten-batenanalyses van de overwogen projecten.

Het enige voorbehoud dat tijdens de discussies is opgedoken met de h. Cools over de gepastheid voor een overweging inzake de tunneltechniek ligt in het feit dat het riskant zou zijn te kijken naar een welbepaalde techniek alvorens de financiële impact hiervan te kennen.

De h. Cools verduidelijkt dat de overweging aangehaald door schepen Wyngaard geen betrekking had op de keuze van een tunneltechniek maar over de akteneming van het bestaan van deze techniek en voorstander was van de realisatie van financiële studies inzake de pertinentie hiervan. In Zwitserland wordt al gebruik gemaakt van een erg efficiënt hybride systeem (trein-tram). Het spreekt voor zich dat de bevolking geraadpleegd zal worden over de metrotrajecten die uitgewerkt zouden worden.

De h. De Bock legt uit dat de bijkomende vermelding in de titel het standpunt van de Ukkel duidelijk moest aangeven omdat sommige Brusselse partners de gemeente ervan beschuldigen niet echt voorstander te zijn van de metro of hierover verdeeld te zijn. De metro is cruciaal omdat het een illusie is dat de mobiliteitsproblemen opgelost kunnen worden uitsluitend dankzij de stations.

Tekst van de motie

Gelet op het vervoersplan van de NMBS 2020-2023;

Gelet op het plan Good Move, goedgekeurd door de gewestelijke regering op 5 maart 2020;

Gelet op het busplan, goedgekeurd door de gewestelijke regering in 2019;

Gelet op het Ukkelse gemeentelijke mobiliteitsplan dat binnenkort herzien zal worden;

Gelet op de mobiliteitsinzet die het kader van de 19 gemeentes ruimschoots overschrijdt;

Gelet op het belang om de hoofdstedelijke gemeenschap te concretiseren, voorzien in de 6de staatshervorming;

Overwegende dat onze gemeente bediend wordt door 7 tramlijnen (3, 4, 7, 51, 82, 92, 97), 7 buslijnen (37, 38, 41, 43, 48, 60, 98) en 2 Noctis-lijnen waaraan enkele lijnen van TEC en De Lijn worden toegevoegd;

Overwegende dat onze gemeente doorkruist wordt door twee spoorweglijnen (nr. 26 en nr. 124) en beschikt over 5 stations (Kalevoet, Sint-Job, Stalle, Moensberg en Diesdelle) en het station van Linkebeek vlakbij de gemeentegrens;

Gelet op de recente creatie van buslijn 37 die meer bepaald het zuiden van de gemeente zal ontsluiten en de komende lancering van lijn 74;

Overwegende dat de frequentie van bepaalde bus- en tramlijnen naar boven herzien werd in de laatste jaren;

Overwegende dat de frequentie van bepaalde treinen van lijnen 26 en 124 onlangs werd verbeterd;

Overwegende dat een verbetering van de bediening van Ukkel door het openbaar vervoer nog steeds noodzakelijk blijft;

Overwegende dat een busverbinding tussen het zuiden van de gemeente en de ULB, via het Ter Kamerenbos, bestudeerd zou moeten worden;

Overwegende dat de creatie van nieuwe bus- en trambeddingen niet evident is door het historische karakter van Ukkel en de nauwheid van onze wegen;

Overwegende dat het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) bij de laatste wijziging ervan de verlenging voorziet van de metro noord tot het NMBS-station Bordet gelegen in Evere vlakbij de Leopold III-laan en in het zuiden tot het station Albert waar een nadelige overstap nodig zal zijn voor de Ukkelaars in de toekomst;

Overwegende dat een verlenging van de metro tot de Heldensquare in elk geval een frequentie van 2.500 reizigers per uur kan verwerken, ofwel het dubbele van wat verwacht wordt bovenop de halte Collignon in Schaarbeek, in het kader van de uitbreiding naar het noorden;

Overwegende dat de tunneltechniek vandaag toelaat om nieuwe ondergrondse metrolijnen te creëren zonder alle wegen te moeten openbreken zoals in de jaren 70;

Overwegende dat meerdere trajecten overwogen kunnen worden voor een uitbreiding van de metro naar Ukkel waarvan de verbinding naar de Heldensquare, die een belangrijke rol heeft voor het openbaar vervoer (5 buslijnen en 2 tramlijnen) en die vlakbij de handelswijk Ukkel-Centrum en verschillende scholen gelegen is;

Overwegende dat deze uitbreiding spoedig bestudeerd zou moeten worden m.b.t. de technische haalbaarheid (gevolgen, bodemstudies, ...) en een kosten-batenanalyse zou vereisen;

Overwegende dat Ukkel doorkruist wordt door twee spoorweglijnen, NMBS-lijnen 26 en 124, en dat deze lijnen beter geëxploiteerd zouden kunnen worden voor de verplaatsingen van Ukkel naar de andere Brusselse gemeentes maar ook burgers in de rand zou toelaten om naar hun werkplaats in Brussel te gaan;

Overwegende dat deze stations nog onvoldoende opgewaarderd worden bij het publiek en hun intermodaliteit met fietsverplaatsingen nog verbeterd zou kunnen worden;

Overwegende dat het GEN niet meer een project moet zijn dat permanent wordt uitgesteld;

Overwegende dat een spoorweghalte ter hoogte van het Lycée français erg nuttig zou zijn in deze wijk in ontwikkeling;

Overwegende dat het gewenst is dat de MTB-zone het station van Linkebeek omvat;

De gemeenteraad vraagt:

- aan de NMBS, de MIVB, TEC en De Lijn om de versterking van het aanbod van het openbaar vervoer in Ukkel voort te zetten, via betere frequenties - meer bepaald 's avonds en in het weekend - en nieuwe lijnen, met een bijzondere aandacht voor de wijken die nog niet goed bediend worden, de versnelling van het gebruik van voertuigen voor openbaar vervoer die milieuvriendelijker zijn en uitbreiding van het Noctis-aanbod;
- in het bijzonder, aan het gewest en de MIVB, een verlenging van de metro naar Ukkel, waarvan de verbinding naar de Heldensquare, te bestuderen;
- in het bijzonder, aan het gewest en de MIVB, snel een analyse te maken van de mogelijkheid om een busverbinding te maken tussen het zuiden van Ukkel en de ULB via het Ter Kamerenbos, bijvoorbeeld via de verlenging van bus 43 vanaf zijn eindhalte aan Disedelle, wat leidt tot een betere bediening van het Ter Kamerenbos en de universiteitspool;
- dat het gewest en de MIVB nauw met de gemeente samenwerken voor de bovenvermelde analyses, meer bepaald inzake alle trajecten en reismogelijkheden op haar grondgebied, en dat de bevolking ervan geraadpleegd wordt;
- dat het gewest en de MIVB binnenkort de creatie van de Wagenstraat finaliseren die een betere bediening van het openbaar vervoer zal bieden en inzake zachte mobiliteit van de wijk Calevoet en van het toekomstige gemeentehuis, Stallestraat;
- in het bijzonder, aan de betrokken regeringen en openbare vervoersmaatschappijen, te werken aan een tariefintegratie;
- in het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, de onmiddellijke concretisering van het GEN en de verbetering van de frequenties, meer bepaald 's avonds en in het weekend, van de NMBS-lijnen 26 en 124;
- in het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, dat de 5 Ukkelse stations ingericht worden als multimodale polen, met in het bijzonder veilige parkeerplaatsen voor fietsen;
- in het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, de creatie van een spoorweghalte ter hoogte van het Lycée français, een pool die dagelijks bijna 4.000 personen onthaalt;
- de uitbreiding van de MTB-zone zodat het station van Linkebeek geïntegreerd wordt.

Beslist de onderhavige motie over te maken aan de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de eerste minister, de federale minister van Mobiliteit, de gewestelijke minister van Mobiliteit, de voorzitter van het Brusselse parlement, de voorzitter van de NMBS en aan de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB.

De motie wordt unaniem goedgekeurd door de vergadering.