



Burgerinterpellatie: Mobiliteitsbeleid.

De h. Pierlot legt uit dat de MIVB een bouwaanvraag heeft ingediend voor de inrichting en uitbreiding van de Wagenstraat. Begin dit jaar was er een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie werd onderworpen aan het besluit van de gedelegeerde ambtenaar voor de toekenning van de vergunning. Het door de h. Pierlot vertegenwoordigde collectief is voorstander van een betere mobiliteit in de gemeente, met name het openbaar vervoer, dat de autodruk vermindert en de toegang tot het stadscentrum vergemakkelijkt.

Volgens het collectief maakt de MIVB een slechte keuze door de spoordijk door te snijden langs de gebouwen van het Schlumbergerpark aan de binnenkant van het blok. De aanleg van een weg van 14 meter breed en 400 meter lang door een groene ruimte zal de biotoop van dit gebied blijvend verstoren en een nieuwe route openen voor automobilisten vanaf de Stallestraat, aangezien afschrikingscamera's hun ondoeltreffendheid hebben bewezen in andere Brusselse wijken. Bovendien zal de aanleg van deze nieuwe weg dramatische gevolgen hebben voor de bewoners, rekening houdend met de effecten van de klimaatverandering (hevige regenval en risico op overstromingen door ondoordringbare bodembedekking, ontstaan van warmte-eilanden door asfaltering).

De meest lucide burgers geven de waarschuwingssignalen door van het IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) en het IPBES (Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services), die herbegroeiing van steden aanbevelen om het dramatische verlies aan biodiversiteit te beperken. Het Flageyplein, nu volledig betegeld en zonder bomen, is een typisch voorbeeld van wat je niet moet doen.

Het effectrapport dat de MIVB tijdens het openbaar onderzoek heeft ingediend, is gebaseerd op twijfelachtige, zelfs misleidende elementen (geluidsoverlast en lawaaihinder, te geringe afmetingen van de gracht, reissnelheid van minder dan 10 km/u op het gedeelte van de Alsebergsesteenweg dat het station Kalevoet met de Stallestraat verbindt, enz.). Hoewel deze elementen tijdens het openbaar onderzoek werden aangetoond, werden zij in het overlegcomité opzettelijk genegeerd door de MIVB, wier arrogante en zelfgenoegzame houding minachtend bleek te zijn voor de burgers van deze gemeente.

De h. Pierlot benadrukt dat alternatieve routes niet serieus zijn overwogen, terwijl in de wijken Van Ophem en Horzel (voormalige drukkerij Illochroma in de Gulden Kasteelstraat) veel bouwprojecten worden uitgevoerd die alleen worden bediend door bussen van De Lijn, die vooral bedoeld zijn voor pendelaars. Bus 74, met eindhalte momenteel aan het station Stalle, zou via de Stallestraat en de Sterstraat naar Egide Van Ophem kunnen worden geleid: zo zouden de wijken aan weerszijden van het station Kalevoet met elkaar worden verbonden en zou de aanleg van een nieuwe weg worden vermeden door gebruik te maken van bestaande wegen. Bus 43 wordt momenteel aangevuld door bus 37 en 70 om het zuiden van Ukkel te bedienen (met name de Homborchwijk).

De aldus gerealiseerde besparing op de overheidsmiddelen (geraamd op 10 miljoen euro) zou een nuttiger budgettaire heroriëntatie mogelijk maken ten behoeve van de inwoners van de gemeente en het Gewest, wier financiën (en met name die van de armste gezinnen) zwaar onder druk zijn komen te staan door de covidpandemie.

Het collectief vraagt daarom het gemeentebestuur een mobiliteitsbeleid te verdedigen dat meer gericht is op de burgers van de gemeente, door het dolomietpad voor voetgangers en fietsers te ontwikkelen, om het station Kalevoet te verbinden met de Stallestraat, met respect voor de privacy van de bewoners; door de MIVB aan te moedigen haar mobiliteitsplan voor bussen te herzien, om zo de vele bewoners van de wijken Egide Van Ophemstraat, station Kalevoet, Gulden Kasteelstraat te kunnen bedienen; door de aanleg van een nieuwe gewestweg in het verlengde van de Wagenstraat te verwerpen, waardoor het aantal pendelaars uit het zuiden van Brussel dreigt toe te nemen en bijgevolg de files in de Stallestraat, de Dieweg en de andere wegen die naar het stadscentrum leiden.

De h. Pierlot verwacht van het college dat het de mobiliteit van de toekomst aanmoedigt en geen verouderde projecten steunt, aangezien de mobiliteitsproblemen door de klimaatuitdaging in andere bewoordingen worden gesteld.

De h. Cools bevestigt dat dit een oud project is. Het idee om de Wagenstraat uit te breiden bestaat al meer dan 15 jaar. Hoewel dit project door de verschillende fracties werd gesteund, moet men zich afvragen of het, gezien de evolutie van het gebouw, niet aangewezen zou zijn dit project te heroverwegen of zelfs op te geven. Maar het lijkt er niet op dat dit de weg is die het college heeft gekozen, althans volgens zijn antwoord op zijn interpellatie hierover in mei jl.

Als dit project zou worden gehandhaafd, zou het op een aantal punten moeten worden herzien. Dit is reeds het geval voor de aanleg van het voetgangerspad, dat rechtdoor zal lopen en niet zigzag zoals gepland in de oorspronkelijke versie van het project. Maar er moet ook voor worden gezorgd dat het verkeer beperkt blijft tot de openbaarvervoersverbinding, door de toegang voor kleinere voertuigen te verhinderen door aan het begin en het einde van de uitbreiding putten aan te brengen. Het plaatsen van camera's is niet voldoende, omdat het de doorgang van voertuigen niet fysiek belemmert, maar wel de vervolging van mogelijke overtreders mogelijk maakt. Ook moet ervoor worden gezorgd dat het aantal bussen dat van deze weg gebruik maakt, beperkt blijft. De bussen van De Lijn zouden de Wagenstraat niet mogen gebruiken. Visuele vervuiling en geluidsoverlast moeten ook worden verminderd door de plaatsing van een groene geluidsmuur, vooral als bussen 43 en 74 deze route gaan gebruiken. De h. Cools verzoekt het college dit project opnieuw te overwegen.

De h. De Bock herinnert zich dat de Wagenstraat voorbestemd leek te zijn om doorboord te worden. Soortgelijke projecten, die 40 jaar geleden door de voorgangers van de huidige vertegenwoordigers werden gepland voor verkeersaders zoals de Moensbergstraat of de Roberts-Jonesstraat, zijn echter niet tot uitvoering gekomen.

De eisen in deze burgerinterpellatie zijn legitiem gezien de nieuwe ontwikkelingen van de laatste jaren, met name de herinrichting van de Alsebergsesteenweg. Gezien de uitgevoerde renovaties heeft de h. De Bock enige twijfels over het argument van de MIVB dat zij op dit traject tussen Globe en Kalevoet reissnelheid zou verliezen.

In het dossier over de zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos beweert de MIVB dat de sluiting 8 minuten tijdwinst zou opleveren tussen de in- en uitgang van het Terkamerenbos, maar zij houdt geen rekening met de verkeersopstoppingen stroomopwaarts.

De h. De Bock is voorstander van een brede burgerinspraak over dit project, die niet beperkt zou blijven tot de bewoners van deze wijk, maar zich zou uitstrekken tot de hele Ukkelse bevolking, temeer daar het om een investering van ongeveer tien miljoen euro gaat.

De h. Desmet dankt de h. Pierlot voor zijn tussenkomst die heeft bijgedragen tot de verduidelijking van het debat door een breed en nauwkeurig beeld te geven van de bezorgdheid van de bewoners van de Wagenstraat. Ecolo blijft echter overtuigd van de noodzaak om de Wagenstraat te creëren. De overgang van oppositie naar meerderheid heeft niet geleid tot een andere mening. Maar het is normaal dat men zich afvraagt welke vorm deze Wagenstraat zal aannemen.

De bewoners konden hun grieven op democratische wijze kenbaar maken in het kader van de overlegcommissie. Sommige van de voorgestelde wijzigingen van het oorspronkelijke plan kunnen worden aanvaard, met name wat het voetgangerspad betreft. In het algemeen wordt meer aandacht besteed aan zachte mobiliteit. De h. Desmet was geneigd de MIVB in dezen te vertrouwen, maar verzocht de gewestelijke afgevaardigden, die meer invloed hebben dan de gemeenteraadsleden, de nodige druk uit te oefenen om vervuiling te bestrijden en biodiversiteit te beschermen.

De h. Norré merkt op dat iedereen het erover eens was dat de verbinding tussen het station Kalevoet en het centrum van Ukkel moet worden verbeterd. Een doorbraak aan het einde van de Wagenstraat zou aldus relevant kunnen zijn. Er moet echter op worden toegezien dat het project binnen een evenredig kader blijft, gezien de nabijheid van de 14 meter hoge betonnen structuur tot de tuinen en terrassen van sommige bewoners. Ook de gepastheid van busverkeer moet worden besproken. Hij is voorstander van een volksraadpleging, op voorwaarde dat deze niet beperkt blijft tot eenzijdige vragen (ja/nee). De gemeente zou haar rol ten volle spelen als zij zou trachten een gesprekspartner te zijn voor de dialoog tussen de bewoners en de MIVB.

De h. De Bock vraagt of het MIVB-project de bouw van een fietsbrug voor het fiets-GEN ter hoogte van de brug over Ukkel-Stalle niet in gevaar brengt, aangezien de MIVB voorziet in de egalisering van de grond ter hoogte van of onder de sporen.

Schepen Wyngaard begrijpt dat de inwoners ongerust zijn over de gevolgen van de ontwikkeling van een wegenproject waarover niet iedereen alle informatie had. Het openbaar onderzoek en de vergadering van het overlegcomité zijn verlopen volgens de geldende procedures. De inwoners van het buurt van de weg konden zich mobiliseren juist omdat er ruimte werd gemaakt voor iedereen om zijn grieven en bezwaren te uiten.

Op 2 juli vond op initiatief van Urban.brussels een vergadering plaats met de verschillende actoren die bij dit dossier betrokken zijn: urban.brussels, Mobiel Brussel, de MIVB en de gemeente. Deze vergadering volgde op het advies van de overlegcommissie waarin de MIVB werd verzocht haar exemplaar op een aantal punten te herzien. De discussies over de herwerking van het project spitsten zich toe op het voetpad aan de linkerkant in opwaartse richting, waarvan het zigzagpad, onderbroken door perrons voor personen met beperkte mobiliteit (PBM), de voornaamste belanghebbenden allerm minst kon overtuigen. Het project voorziet nu in een recht tracé in de buurt van de grachten, maar de gewestelijke planningsinstantie heeft nog geen officieel besluit genomen, aangezien de vergunning nog niet is afgegeven. Als het pad aan de linkerkant recht wordt, zou de breedte van het fietspad aan de rechterkant kunnen worden verminderd. Een fietspad is alleen gerechtvaardigd in de opwaartse richting aan de rechterkant, aangezien fietsers de rijbaan in de neerwaartse richting zonder problemen kunnen gebruiken. Hierdoor zou ofwel de totale inneming van de weg verminderen, ofwel de oppervlakte van de grachten of de bufferzone tussen de huizen en de weg toenemen. Ook de aanleg van het fietspad tussen het voetpad en de weg werd besproken, met als doel een zekere afstand tussen de gebouwen en de busroute te waarborgen.

Schepen Wyngaard merkt op dat het standpunt van sommige fracties over deze kwestie op zijn zachtst gezegd inconsequent is, gezien de eerdere unanieme stemming van de gemeenteraad over een motie ter verdediging van het openbaar vervoer, waarin werd opgeroepen tot de voltooiing van de Wagenstraat.

Tijdens de vergadering van 2 juli heeft het college zijn categorische weigering van toegang tot deze weg voor auto's en taxi's herhaald, en het gewest deelt dit standpunt.

Uit de waarneming van het verkeer op de rijbaan van Elsene heeft de h. Pierlot geconcludeerd dat de installatie van camera's ondoeltreffend is of op zijn minst een mislukking. De situatie op de Elsensesteenweg is echter niet vergelijkbaar met die op de Wagenstraat. De rijweg in Elsene is al tientallen jaren toegankelijk voor automobilisten en zij storen zich aan de verandering van de bewegwijzering vanwege de gewoonten die zij hebben aangenomen. De Wagenstraat is een heel ander geval. Het is een weg die nooit toegankelijk zal zijn voor automobilisten. Zij zullen zich dus niet hoeven te ontdoen van eerdere gewoonten. Volgens de schepen zullen duidelijke wegmarkeringen, bewegwijzering en camera's in combinatie met een systeem van afschrikwekkende heffingen het risico voorkomen.

Op dit moment is de aanleg van putten niet gepland, vanwege de bezwaren van de hulpdiensten. Eventuele aanpassingen kunnen evenwel met het gewest worden besproken. De uit te voeren opgraving zal niet over een afstand van 400 meter worden uitgevoerd, omdat een groot deel van de werkzaamheden reeds is voltooid tussen de Stallestraat en de omheining waar de leden wonen van het collectief dat door de h. Pierlot wordt vertegenwoordigd. In werkelijkheid strekt de doorbraak die nog moet worden gemaakt zich uit over meer dan honderd meter.

Tijdens de vergadering van 2 juli is de keuze van het materiaal besproken, met het oog op de bescherming van de biodiversiteit. Verscheidene sprekers drongen aan op de noodzaak de voorkeur te geven aan de meest waterdoorlatende materialen en de doorgang zo kort mogelijk te houden, zodat er voldoende afstand is tussen de weg en de huizen.

De strijd tegen de klimaatverandering vereist de bevordering van alternatieve mobiliteit, hetgeen inhoudt dat het aantal auto's op de weg moet worden teruggedrongen en dat er aantrekkelijk openbaar vervoer moet komen met een gewaarborgde reissnelheid.

Gezien de veranderingen die dit gebied zal ondergaan, met name de bouwprojecten in de Egide Van Ophemstraat op de Astra Zeneca-site en in de Horzelwijk op de Illochromasite, moet het college anticiperen op de mobiliteitsbehoeften om de verkeerscongestie te verminderen.

Rekening houdend met al deze elementen verdient dit project het om te worden gehandhaafd, niettegenstaande een aantal bezwaren die tijdens de vergadering van 2 juli naar voren zijn gebracht en waarmee rekening moet worden gehouden.

De h. Pierlot bedankt de verschillende sprekers voor hun toelichtingen. Hij meende echter dat sommige vragen onbeantwoord blijven, met name wat betreft het algemene mobiliteitsbeleid, en in het bijzonder het openbaar vervoer. In dit verband herinnerde hij eraan dat de bewoners van de Egide Van Ophemstraat alleen worden geconfronteerd met bussen van De Lijn, die niet in Brussel rondrijden omdat zij de randgemeenten van Vlaams-Brabant verbinden. Indien in plaats van een nieuwe weg aan te leggen, de voorkeur zou worden gegeven aan het gebruik van het exclusieve recht van overpad van de Stallestraat naar de Sterstraat en terug naar de Egide Van Ophemstraat, zouden aanzienlijke besparingen kunnen worden gerealiseerd, hoewel de MIVB heeft gesteld dat dit duurder zou zijn in termen van exploitatie. Maar de kosten van een dergelijke optie zouden in geen enkel opzicht te vergelijken zijn met de investering van 10 miljoen die nodig is voor de aanleg van een nieuwe weg. Bovendien zou bij deze optie de biodiversiteit behouden blijven. De h. Pierlot verduidelijkt dat de 400 meter waarnaar hij verwees, het beton- of asfaltgebied was dat als hitte-eiland zou fungeren.

De h. Pierlot blijft sceptisch tegenover de doeltreffendheid van een bewakingscamera, temeer daar volgens de gemeentelijke dienst Stedenbouw bestuurders die door onachtzaamheid werden afgeleid, aan het einde van het bestaande deel van de Wagenstraat rechtsomkeert maakten en het risico liepen bussen, voetgangers en fietsers aan te rijden. Het zou nuttig kunnen zijn alternatieve verkeersplannen te bestuderen voor de Egide Van Ophemstraat, waarvan de bewoners voorstander zijn van een mobiliteitsbeleid dat meer op hun eisen is afgestemd.

De h. Pierlot is van mening dat de gemaakte keuze niet bevredigend is, omdat het op zijn zachtst gezegd overdreven is een weg van 14 meter breed aan te leggen om plaats te bieden aan twee bussen.

De h. De Bock vraagt zich af waarom de Guillaume Herinckxlaan niet als een geloofwaardig alternatief in overweging is genomen, aangezien het mogelijk is om gebruik te maken van het exclusieve recht van overpad van de tram aan de linkerkant van het Schlumbergerterrein.

Schepen Wyngaard legt uit dat de verwezenlijking van het fiets-GEN door dit project niet wordt belemmerd. Aangezien het GEN niet noodzakelijk op het spoor hoeft te blijven, is het niet onmogelijk dat fietsers tijdens hun reis moeten afstappen en weer opstappen. Bovendien mag niet worden vergeten dat de bouw van bruggen of hangbruggen telkens miljoenen euro's kost. Dit zijn politieke keuzes die op andere bestuursniveaus moeten worden gemaakt.

Wat de geluidshinder betreft, is de MIVB bezig de samenstelling van haar vloot te wijzigen en te kiezen voor elektrische bussen of bussen op waterstof, die veel stiller zijn dan de huidige voertuigen. Bovendien dacht schepen Wyngaard niet dat de suggestie van de h. Pierlot met betrekking tot de Egide Van Ophemstraat de goedkeuring van alle bewoners van deze straat zou krijgen omdat velen van hen klagen over de intensiteit van het busverkeer van De Lijn.

De h. De Bock vindt dat deze vragen van de burgers tot een interessant debat hadden geleid en bedankte de voorzitter van de raad voor het goede verloop ervan.