



Burgerinterpellatie : Integratie van fietsen in al het gemeentelijk beleid – politie, stadsplanning, mobiliteit, gelijke kansen, onderwijs en handel.

Mevr. Schmetters, mevr. Brachet en de h. Pierlot leggen de volgende burgerinterpellatie voor aan de vergadering:

1. GRACQ Uccle heeft zes jaar geleden, aan het begin van de vorige legislatuur, een burgerinterpellatie ingediend. De toon was hoopvol. We hebben gevraagd om de fiets te integreren in alle gemeentelijke beleidsmaatregelen - politie, stedenbouw, mobiliteit, gelijke kansen, onderwijs en handel.

2. Er is vooruitgang geboekt. De meeste toezeggingen uit de algemene beleidsverklaring met betrekking tot de fiets zijn nagekomen: een tiental kilometer gemarkeerde stroken of fietssuggestiestroken, een apart fietspad (burgemeester Herinckx), fietsboxen, fietsenbogen en een verhoogd budget voor de toekenning van premies voor de aankoop van elektrische fietsen. Dat is goed maar het is niet genoeg.

3. De verdeling van de openbare ruimte is ongewijzigd gebleven: er is alleen rekening gehouden met fietsers voor zover de aanpassingen ten gunste van hen het autoverkeer niet hinderen en geen of weinig parkeerplaatsen kosten. De auto blijft voorrang hebben, de fiets komt op de tweede plaats. Toch zou de fiets een belangrijk vervoermiddel kunnen worden als er de juiste aanpassingen zouden worden gedaan. Een ambitieus fietsbeleid zou ook bijdragen tot de verwezenlijking van uw engagementen op het vlak van klimaat, gezondheid en luchtkwaliteit.

4. In de algemene beleidsverklaring wordt het essentieel geacht dat elke voetganger, fietser, automobilist of gebruiker van het openbaar vervoer zich in alle veiligheid kan verplaatsen. Er wordt gepleit voor een "harmonieuze verdeling" van de openbare ruimte en nieuwe aanpassingen aangekondigd voor een betere co-existentie tussen de verschillende vervoerswijzen. We sluiten ons aan bij deze visie. We willen dat iedereen zich vrij kan verplaatsen met de fiets in Ukkel, zonder te hoeven vrezen voor zijn veiligheid of die van zijn kinderen.

5. De algemene beleidsverklaring bevat engagementen voor fietsers. We juichen dit toe. We wensen echter meer concrete engagementen op bepaalde punten en de fietsgemeenschap in Ukkel heeft bijkomende verwachtingen.

6. Fietsers moeten bijna overal in het autoverkeer rijden; er is geen gescheiden fietspad op de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (Brugmann, J&P Carsoel, De Fré, Dolez, Wolvendael of Waterloo-sesteenweg tussen Elsene en De Fré); er is geen continuïteit in de inrichting (zelfs wanneer er een speciale voorziening is, zoals de Verrewinkelbrug, de Dolezlaan of Messidor, is de terugkeer naar het autoverkeer niet in het ontwerp opgenomen en is dit gevaarlijk); het kruispunt Sterrewacht/De Fré/Waterloo is niet beveiligd en de kruisingen met de tram evenmin (bijvoorbeeld Brugmann/Stalle/Alseberg, Messidor/Brugmann, Stalle/Neerstalle, Mozart/Alsebergsesteenweg). De tramrails zijn de belangrijkste oorzaak van valpartijen bij ongevallen zonder tegenpartij. Vraag aan de h. Wyngaard, schepen van Openbare Werken: wat gaat u, naast de vier aanpassingen die in de algemene beleidsverklaring worden genoemd (Kamerdelle/Folie, Bosveldweg, Gazelle en Verrewinkel/Eikenbos), nog meer doen om veilige en aaneengesloten fietsroutes te garanderen? Verbindt u zich ertoe om tegen het einde van de ambtstermijn op alle assen waar auto's met 50 km/u mogen rijden, gescheiden fietspaden aan te leggen?

7. We zijn tevreden dat de herinrichting van de Waterloo-sesteenweg door het Gewest in de algemene beleidsverklaring wordt vermeld. We hopen op een constructieve samenwerking met het Gewest. We zijn tevreden dat de herinrichting van de Waterloo-sesteenweg door het Gewest in de

algemene beleidsverklaring wordt vermeld. We hopen op een constructieve samenwerking met het Gewest. We herhalen ons verzoek om een maximumsnelheid van 30 km/u tussen de Prins van Oranjelaan en Bascule. Wat het Ter Kamerenbos betreft, verwachten we van de gemeente Ukkel een constructief akkoord met Brussel-Stad om het autoverkeer daar zoveel mogelijk te beperken en de fietsroutes aan te leggen die al 30 jaar zijn beloofd.

8. Ons verzoek om een reflectie op gang te brengen over een harmonieuze coëxistentie in de J&P Carsoellaan is niet opgenomen in de algemene beleidsverklaring. Nochtans hadden alle partijen zich hier voorstander van verklaard in de enquête die GRACQ Uccle voorafgaand aan de laatste verkiezingen had gehouden. Vraag aan de schepen voor Mobiliteit, de h. Biermann: verbindt u zich ertoe deze reflectie op gang te brengen?

9. Er komen steeds meer SUV's. Deze voertuigen zijn niet geschikt voor een stedelijke omgeving. Ze nemen fietsstroken en trottoirs in beslag waardoor fietsers en voetgangers hinder ondervinden. Kruisen met bussen is vaak onmogelijk, wat nieuwe files veroorzaakt. Ze dragen bij tot een snellere slijtage van het wegnnet en beschadigen de trottoirs. Ze maken eenrichtingsverkeer gevaarlijk of zelfs onmogelijk. Ze zijn een aanfluiting voor het milieu. Ten slotte vormen ze een probleem voor de volksgezondheid omdat ze bij het remmen meer fijnstof uitstoten dan lichtere voertuigen en bij een botsing dodelijker zijn voor derden. Wij vragen de gemeente om grote auto's te weren uit smalle straten en eenrichtingsstraten. Wij zijn bovendien van mening dat de overlast die ze veroorzaken een hogere belasting rechtvaardigt. GRACQ heeft nooit de banden van SUV's leeggelaten en heeft ook nooit opgeroepen om dat te doen, ondanks de lasterlijke opmerkingen over de organisatie op bepaalde sociale netwerken. Wij betreuren het dat het gebrek aan actie van de politiek leidt tot een klimaat van spanning en ongezonde polarisatie. Een deel van de bevolking voelt zich bedreigd door SUV's, met name fietsers. Vraag aan de h. Vanraes, schepen voor gezondheid, mevr. Delwart, schepen voor fiscaliteit, en de h. Biermann, schepen voor mobiliteit: Bent u bereid een studie uit te voeren om de positieve en negatieve effecten van een verhoging van de parkeerkaart voor SUV's te evalueren en om de eenrichtingsstraten aan te wijzen waar SUV's moeten worden verboden?

10. De herinrichting van het Sint-Jobsplein, de Heldensquare en het Sint-Pietersvoorplein staat op het programma voor deze legislatuur. Wij vragen u om actieve mobiliteit centraal te stellen in deze herinrichtingen. Dit houdt in dat het autoverkeer op deze pleinen anders moet worden georganiseerd en in sommige gevallen moet worden beperkt, zodat ze weer een gezellig karakter krijgen, wat hun commerciële aantrekkingskracht zal versterken. Vraag aan de h. Wyngaard, schepen bevoegd voor openbare werken: GRACQ wenst deel uit te maken van de stuurcomité dat zal worden opgericht om na te denken over de herinrichting van het Sint-Pietersvoorplein en te worden geraadpleegd over het Sint-Jobsplein en de Heldensquare.

11. Wij vragen de gemeente om objectieve gegevens te verzamelen over de verplaatsingswijzen van klanten naar de verschillende winkelcentra in de gemeente, door middel van methodologisch degelijke enquêtes. Vraag aan mevr. Delwart, schepen van Handel, en de h. Biermann, schepen van Mobiliteit: verbinden jullie je ertoe hiervoor een budget uit te trekken?

12. Bij de Carsoelbrug is onvoldoende rekening gehouden met het fiets-GEN. Fietsers hebben geen andere keuze dan één enkele lift te nemen, die te klein is voor bakfietsen, wanneer ze het fiets-GEN willen verlaten om de Zijlaan te nemen. Er is geen plan B als de lift defect is, wat een onrustwekkende situatie is, vooral als het donker is (en dat is het in de winter zodra de scholen sluiten). Dit komt doordat de gemeente geen weerstand heeft geboden tegen enkele omwonenden die vonden dat de hellingbaan voor fietsers niet mooi was. We zijn verheugd dat in de algemene beleidsverklaring wordt aangegeven dat dezelfde fout niet zal worden herhaald met betrekking tot de fiets- en voetgangerstunnel onder het station Kalevoet. Over dit fiets-GEN wordt veel gesproken maar er gebeurt nooit iets. Meneer de burgemeester, gaat u overleggen met de aangrenzende gemeentes om ervoor te zorgen dat de nodige subsidies voor het fiets-GEN worden vrijgemaakt door de betrokken gewesten en de federale overheid?

13. Wat de Alsebergsesteenweg betreft, heeft GRACQ deelgenomen aan het stuurcomité voor de werkzaamheden. Een fietspad van de Stallestraat naar de Floréallaan is geweigerd om de parkeerplaatsen voor auto's te behouden. Het ontbreken van een fietspad tussen de Dekenijstraat en

de Floréallaan zorgt voor een onderbreking in de fietsroute, wat des te meer te betreuren is omdat deze route de scholen in de Dekenijstraat bedient. Er werd ons destijds beloofd dat ter compensatie van het ontbreken van een fietspad op dit traject Nieuwenhove, Postillon en Dekenij fietsstraten zouden worden. Deze belofte is niet nagekomen. Bovendien zijn de plantenbakken aan het begin van de Alsebergsesteenweg verplaatst om extra parkeerplaatsen op het trottoir te creëren, ten koste van de voetgangers. Dit is in strijd met het stadsplan. De h. Biermann, de h. Wyngaard, wij vragen dat het fietspad wordt aangelegd op het gedeelte Dekenij-Floréal, aangezien het gedeelte trottoir te smal is, en dat de drie genoemde wegen onverwijld worden omgevormd tot fietsstraten.

14. Wij vragen dat het trottoir-fietspad in de Godshuizenlaan tussen nr. 156 (ingang van de Sint-Elois boerderij) en nr. 158 wordt voortgezet, aangezien dit gedeelte alleen uit modder bestaat.

15. Wij stellen voor om de Wagenstraat (tegenover het gemeentebestuur) voort te zetten met een fiets- en voetpad tot aan de parking van het station Kalevoet. Tegen het project voor een busbaan is beroep ingesteld bij de Raad van State maar dat mag geen belemmering vormen om alvast verder te gaan met het fiets- en voetgangersgedeelte van dit project.

16. We vragen meer Villo-stations, met name in het zuiden van de gemeente.

17. We willen een duidelijke bewegwijzering van de gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes en een kaart met de voorzieningen, uitrustingen en diensten op de website van de gemeente. We vragen ook dat de fietspaden regelmatig worden schoongemaakt, sneeuwvrij worden gemaakt en worden onderhouden.

18. We vragen de gemeente om meer opleidingen en infosessies te organiseren over de verkeersregels en de wegcode, die in 2026 van kracht wordt: in de scholen, mevr. Gol-Lescot, in de Wolvendael, in de seniorenkrant, de h. Vanraes. We willen meer infosessies voor iedereen en conferenties over mobiliteit in het administratief centrum. De gemeente zou ook opleidingen kunnen aanbieden om te fietsen in het verkeer zodat fietsers de regels van de openbare weg leren, naar het voorbeeld van de opleidingen die GRACQ Uccle al organiseert. Mijnheer de burgemeester, dit verzoek is aan u gericht omdat u toezicht houdt op de politie en de Preventiedienst.

19. We zouden graag weten hoeveel fietsboxen er tijdens de vorige ambtstermijn zijn geïnstalleerd in verhouding tot het aantal aanvragen. We vragen om de installatie van fietsboxen voort te zetten en, met name voor bakfietsen en longtailfietsen, leegstaande ruimtes op de begane grond in te richten voor fietsenstallingen en de eisen voor fietsenstallingen in het kader van stedenbouwkundige projecten aan te scherpen.

20. Tot slot zijn we verheugd over de heroprichting van de Adviesraad voor Actieve Verplaatsingswijzen maar alleen op voorwaarde dat lering wordt getrokken uit de Adviesraad tijdens de vorige ambtstermijn: regelmatige vergaderingen waarvan het aantal en de data vooraf bekend zijn (tussen 3 en 5 per jaar); een duidelijk mandaat, een toegewijd secretariaat, een agenda die vooraf wordt meegedeeld en snelle verslagen, en de aanwezigheid van de schepenen van Mobiliteit en Openbare Werken tijdens de vergaderingen, en zelfs van andere verantwoordelijken naargelang de behandelde onderwerpen. GRACQ Uccle wenst hierin minstens één vertegenwoordiger te hebben.

21. Wij zijn vastbesloten om de belangen van de fietsers in Ukkel te verdedigen want een fietsvriendelijke gemeente is een aangenamere gemeente voor iedereen. Wij rekenen op een luisterend oor en een constructieve samenwerking om de fiets in Ukkel een betere plaats te geven.

Mevr. Duvieusart herinnert eraan dat haar fractie voorstander is van zachte mobiliteit (en met name van de fiets), omdat deze bijdraagt tot een betere geestelijke en lichamelijke gezondheid door stress, angst en het risico op hart- en vaatziekten te verminderen. We mogen niet vergeten dat elk jaar 900 mensen in Brussel sterven als gevolg van de vervuiling door fijnstof. De fiets is echter 500 tot 700 keer minder vervuilend dan de auto aangezien hij geen broeikasgassen uitstoot. In zes jaar tijd is de vorige legislatuur er uiteraard niet in geslaagd om de trend van de afgelopen 60 jaar ten gunste van de auto om te buigen. Naast de aanleg van een apart fietspad in de Burgemeester Jean Herinckxlaan zijn er echter ook inspanningen geleverd ten gunste van het fietsen in de Egide Van Ophemstraat, de Baron Van Hammestraat en een deel van de Alsebergsesteenweg. Er is zeker nog veel te doen, de indieners

van de interpellatie zijn veeleisend op dat vlak en terecht maar mevr. Duvieusart hoopt dat er tijdens deze ambtstermijn nog veel andere acties kunnen worden ondernomen.

Het spreekt voor zich dat niet iedereen te voet of met de fiets kan verplaatsen. Een toename van het fietsgebruik zou echter bijdragen tot een ontlasting van het stadsverkeer en ook burgers die niet zonder auto kunnen, zouden hiervan profiteren omdat ze minder last zouden hebben van files. Naast het gevaar voor de volksgezondheid, zijn files ook een bron van extra kosten: volgens een recente studie van FEBIAC en FEB, organisaties die niet van een "anti-auto"-houding kunnen worden beschuldigd, hebben de files vorig jaar bijna 5 miljard euro gekost.

De fractie van mevr. Duvieusart is een groot voorstander van een harmonieuze verdeling van de openbare ruimte zodat fietsers kunnen rijden zonder hun toevlucht te moeten nemen tot de trottoirs, die voorbehouden moeten blijven aan voetgangers.

De h. Cools is van mening dat er in het verleden al veel is ondernomen om de situatie te verbeteren, zoals de indieners van de interpellatie hebben benadrukt, maar dat dit werk nooit af is.

Het delen van de openbare ruimte blijkt echter een delicate taak te zijn. Uccle en avant is van mening dat het niet mogelijk is om op alle wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur een aparte fietsstrook aan te leggen.

Uccle en avant is een fervent voorstander van het fiets-GEN. Volgens de h. Cools zou het college opnieuw stappen moeten ondernemen bij het Gewest en de federale overheid om financiering te verkrijgen voor een voetgangersbrug onder het viaduct van Kalevoet, temeer daar er een vlakke fietsroute van 5 km op eigen terrein tussen het station Kalevoet en het Zuidstation beschikbaar is, zelfs voor mensen die niet erg sportief zijn.

Aangezien 80% van het gemeentelijk grondgebied binnen 2 km van een station ligt, moet niet alleen de toegang tot de stations voor fietsers worden bevorderd maar moeten ook de fietsen veilig worden gestald zodat de fietsers ze na het nemen van de trein onbeschadigd terugvinden.

Wat de Wagenstraat betreft, is de h. Cools niet langer voorstander van een busverbinding tussen de Stallestraat en het station Kalevoet, vanwege de schade die dit aan de gebouwen zou kunnen toebrengen. Hij is meer voorstander van de aanleg van een voet- en fietspad, al was het maar in gestabiliseerde dolomiet, om deze verbinding te verzekeren.

Informatie over de verkeersregels is uiteraard belangrijk voor zowel fietsers als andere weggebruikers.

De h. Cools vraagt zich af of een uitbreiding van het Villo-netwerk wel zin heeft omdat hij soms de indruk heeft dat dit een alibi is om het reclamebureau de mogelijkheid te geven reclameborden te plaatsen. Er rijden trouwens nauwelijks Villo-fietsen in Ukkel omdat deze elektrische fietsen zwaar en onhandig zijn in vergelijking met wat men in het buitenland ziet.

Hoe dan ook is Uccle en avant voorstander van een evenwichtig beleid dat rekening houdt met alle vervoerswijzen.

De h. Toussaint bevestigt dat de Lijst van de Burgemeester niet dogmatisch is op het vlak van mobiliteit en dus streeft naar een harmonieuze coëxistentie tussen de verschillende vervoerswijzen, zonder de ene voorrang te geven op de andere, temeer daar iedereen beurtelings voetganger, fietser, automobilist of gebruiker van het openbaar vervoer is.

De politieke fractie van de h. Toussaint is voorstander van de ontwikkeling van het fietsen omdat een extra fiets vaak een auto minder betekent, met alle voordelen van dien. Het is dan ook belangrijk om mensen te begeleiden die ervoor kiezen om over te stappen op de fiets.

De zojuist ingediende burgerinterpellatie lijkt te getuigen van een zekere frustratie. De sprekers betreuren dat de aanleg van fietsvoorzieningen traag verloopt maar er moet worden vastgesteld dat de inspanningen van de afgelopen jaren in Ukkel concrete resultaten hebben opgeleverd: nieuwe fietspaden, niet alleen in de Burgemeester Jean Herinckxlaan maar ook in de Egide Van Ophemstraat, en dan hebben we het nog niet eens over het project in de Gazellelaan.

Het aanbod aan fietsenstallingen neemt toe. De h. Toussaint is van mening dat het mogelijk is om fietsenstallingen te creëren zonder dat dit ten koste gaat van de parkeergelegenheid voor auto's.

De duidelijke koers die het vorige college heeft uitgezet, zal door het huidige college worden voortgezet

De h. Toussaint wijst er echter op dat de gemeente niet alles kan doen omdat sommige wegen onder de bevoegdheid van het Gewest vallen en dat zij hulp nodig heeft, wat het probleem van de subsidies opwerpt.

Als we geloofwaardige alternatieven voor de auto willen, moeten we naast de inspanningen voor het fietsverkeer ook maatregelen nemen om een kwalitatiever openbaar vervoer te ontwikkelen.

De h. Toussaint deelt het standpunt van de sprekers over het fiets-GEN en betreurt dat de nadruk ligt op de oost-westas in plaats van op de noord-zuidas. In dit verband zou een sensibiliseringsactie van GRACQ bij minister Van den Brandt wellicht opportuun zijn.

Wat Villo betreft, is de h. Toussaint van mening dat het om een model gaat dat aan kracht inboet en waarvan de kosten vaak worden gecompenseerd door reclame. Er moet de moed worden opgebracht om de overheidsinvesteringen opnieuw te evalueren in het licht van de dienstverlening die daadwerkelijk aan de gemeenschap wordt aangeboden.

De h. Tojerow verduidelijkt dat de socialistische fractie het doel van de indieners van de burgerinterpellatie deelt en dus de belemmeringen voor de ontwikkeling van de fietsgemeenschap wil wegnemen.

Er zal geen harmonieuze verdeling van de openbare ruimte zijn zolang er ongelijkheid blijft bestaan tussen sterke en zwakke weggebruikers. Er moet dan ook worden nagedacht over de aanleg van veilige fietspaden, waarbij prioriteit moet worden gegeven aan zones met een maximumsnelheid van 50 km/u. De h. Tojerow is van mening dat dit mogelijk is zonder parkeerplaatsen te schrappen, ook al moet er creatief worden omgesprongen met de beschikbare ruimte om parkeerplaatsen buiten de openbare weg te vinden, met name in de commerciële zones van de dichtstbevolkte wijken.

De h. Tojerow merkt ook op dat sommige inwoners van Ukkel in huizen of appartementen wonen met een garage waar fietsen kunnen worden gestald, terwijl anderen die mogelijkheid niet hebben. Het aantal fietsboxen moet dus worden uitgebreid als we het aantal fietsers willen vergroten.

Het huidige premiesysteem biedt geen oplossing voor de ongelijkheid in de mogelijkheid om een elektrische fiets aan te kopen omdat het ten goede komt aan burgers die in eerste instantie enkele honderden of zelfs duizenden euro's kunnen betalen om vervolgens € 250 aan handelscheques te ontvangen. De h. Tojerow stelt daarom voor om een deel van deze middelen te besteden aan de invoering van renteloze leningen voor de aankoop van elektrische fietsen en aan de organisatie van een verhuursysteem voor dit type fietsen.

Ook moet worden onderzocht of het wenselijk is om de bewonerskaart voor buitensporig grote SUV's en andere grote voertuigen te verhogen.

Er moet creatief worden gedacht in het debat over het Ter Kamerenbos.

Hoe dan ook hoopt de h. Tojerow dat alle politieke fracties zullen samenwerken aan een evenwichtig beleid op dit gebied, waarbij de bevordering van het fietsen niet tegenover de legitieme bezorgdheid voor de handel wordt geplaatst.

Schepen Biermann antwoordt dat het huidige college de lijn van het vorige college voortzet, zoals blijkt uit de toezeggingen in de algemene beleidsverklaring.

De bezorgdheid over het dagelijks fietsgebruik zal worden besproken in een structurele dialoog waaraan schepen Biermann en Wyngaard zullen deelnemen, naast wat al is voorzien in het kader van de Adviesraad voor Actieve Verplaatsingswijzen.

De gemeente zet zich al lang in voor preventie, sensibilisering en opleiding op het vlak van verkeersveiligheid in verband met het fietsgebruik. Alle gemeentescholen organiseren het fietsbrevet. De gemeente neemt ook deel aan het Vollenbike-project en heeft er trouwens voor gevochten om het dit jaar te behouden, ondanks de onzekerheid over de toekenning van subsidies. Het project wordt slechts enkele maanden uitgesteld.

Schepen Biermann herinnert ook aan het project voor de organisatie van een fietsbibliotheek dat door de h Lambert-Limbosch werd gelanceerd toen hij tijdens de vorige ambtsperiode schepen was

Ukkel was een pionier in de toekenning van een fietspremie, waarvan het budget aanzienlijk werd verhoogd

Wat de fietsenstallingen betreft, zijn er naast de honderd boxen op het grondgebied van de gemeente nog 519 plaatsen verhuurd. Schepen Biermann wijst echter op de 800 personen op de wachtlijst en op de moeilijkheden in verband met de noodzaak om te voldoen aan de eisen van Brussel Mobiliteit voor de plaatsing van boxen en de verplichting om gesubsidieerde boxen uitsluitend op autoparkings te plaatsen. Het zou ongetwijfeld opportuun zijn om na te denken over de voorwaarden voor een harmonieuze coëxistentie tussen fietsers en automobilisten

Het college heeft zich intensief beziggehouden met het probleem van leegstaande ruimtes, wat heeft geleid tot ontmoetingen met de verantwoordelijken van het Gewestelijk Parkeeragentschap. Deze lijken echter niet geneigd om verder na te denken over dit onderwerp vanwege budgettaire problemen en een gebrek aan rendabiliteit van het project.

Er moet echter worden benadrukt dat de eisen op dit gebied zeer hoog zijn wat betreft de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen. In renovatieprojecten wordt de creatie van dagelijks toegankelijke fietsenstallingen bevorderd, hoewel dit niet verplicht is volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, en in nieuwe projecten wordt gestreefd naar één fietsenstalling per persoon in plaats van per kamer, in overeenstemming met de eisen van Leefmilieu Brussel

Wat de verkeerssnelheid betreft, ligt alleen een deel van de Waterloo-sesteenweg niet in de 30 km/u-zone.

Onder de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u waar inspanningen zijn geleverd, moet ook de Van Beverlaan worden vermeld, waar aan beide zijden fietspaden zijn aangelegd

Voor het overige zijn er toezeggingen gedaan om de maximumsnelheid op 30 km/u te harmoniseren, met name op de Jean en Pierre Carsoellaan

Wat het Ter Kamerenbos betreft, hebben de voorstellen die de h Tojerow tijdens de vergadering van het begeleidingscomité van Brussel-Stad in april heeft gedaan, de belangstelling gewekt van verschillende actoren, waaronder de MIVB en De Lijn, en zijn ze ter analyse voorgelegd aan het studiebureau.

Schepen Wyngaard antwoordt dat het college het fietsnetwerk verder zal ontwikkelen

In het noorden van de gemeente werd het historische fietspad van de Messidorlaan aangevuld met fietspaden in de Helleboutlaan, Herincklaan en Churchillaan. Bovendien werd de Lijkweg gerenoveerd en werd een comfortstrook aangelegd in de Roberts-Jonesstraat. Deze werkzaamheden zullen worden voortgezet op de as Kamerdelles-Folie en op de Bosveldweg, zodat een doorlopend fietspad wordt gegarandeerd. Het gemeentebestuur beschikt echter niet over de middelen om de inrichting van de openbare ruimte in enkele jaren tijd radicaal te veranderen.

De problematiek van de terugkeer van fietsers in het verkeer, die door de indieners van de burgerinterpellatie aan de orde is gesteld, is niet onbelangrijk. Op verzoek van GRACQ is in de Stallestraat ter hoogte van de Sparrenweg een aanpassing in die zin doorgevoerd. Een soortgelijke maatregel zal worden genomen voor het kruispunt Wolvendaal-Folie en voor het kruispunt Kamerdelles-Dieweg-Folie is een plateau gepland

Wat de Heldensquare betreft, had het college tijdens de vorige ambtstermijn al een principieel standpunt ingenomen dat overeenstemt met de klachten van de indieners van de burgerinterpellatie. Er is al intensief contact geweest met het Gewest over dit onderwerp, gezien het aantal bus- en tramlijnen en het aandeel van de gebruikers dat via de Heldensquare reist.

De inrichtingswerken van de Sint-Jobsplein, die aanleiding hebben gegeven tot een zeer grondig burgerinspraakproces, zijn veel verder gevorderd dan die van het Sint-Pietersvoorplein. Er lijken zich twee scenario's af te tekenen: de rotonde of de noordelijke aansluiting. Het project moet nog worden uitgewerkt met het studiebureau. Het college is echter vastbesloten om te komen tot een gezelligere en veiligere inrichting van de openbare ruimte op deze locatie zodat het comfort van

voetgangers, fietsers en andere weggebruikers gewaarborgd wordt, zonder de problematiek van tram 92 uit het oog te verliezen, die in de afweging moet worden meegenomen

Wat het Sint-Pietersvoorplein betreft, zijn studies uitgevoerd in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het college verbindt zich ertoe alle betrokken partijen bijeen te brengen om een veiliger openbare ruimte op het Sint-Pietersvoorplein te creëren.

Wat de aanpassingen van de stations Kalevoet en Sint-Job in het kader van het fiets-GEN betreft, vorderen de werken op het Sint-Jobsplein goed. De tram zal vanaf 2 juni over de Carsoelbrug rijden en op 19 juli zal de doorstroming van het verkeer volledig zijn hersteld. De hellingbaan in kwestie is voorbehouden aan voetgangers omdat deze door zijn kronkelende karakter niet erg comfortabel is voor fietsers. Wanneer het GEN in de aangelegde assen wordt geïntegreerd, zullen er uitgangen naar de Zijlaan en Driedelle worden voorzien maar de precieze locaties moeten nog worden bepaald. Er moet namelijk voor worden gezorgd dat dit GEN niet alleen bestemd is voor pendelaars uit de rand maar ook toegankelijk is voor de Ukkelaars.

De burgemeester bedankt de indieners van de burgerinterpellatie voor hun suggesties aan het gemeentebestuur.

Hij begrijpt heel goed dat zij het gevoel hebben dat er niet genoeg gebeurt en dat de situatie niet snel genoeg evolueert.

We mogen echter niet vergeten dat de gemeente Ukkel erg uitgestrekt is en dat de inwoners om allerlei redenen zeer uiteenlopende vervoerswijzen gebruiken.

Sommigen denken misschien dat door het autogebruik zoveel mogelijk te beperken, men door deze dwang een verschuiving naar de fiets kan afdwingen. Maar we mogen niet uit het oog verliezen dat Ukkel wijken heeft die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer waardoor de inwoners momenteel geen andere keuze hebben dan de auto te nemen.

Daarom hebben de politieke families die in Ukkel vertegenwoordigd zijn, altijd de voorkeur gegeven aan een evenwichtige aanpak.

Het college zal zich blijven inzetten om het dossier van het Ter Kamerenbos te deblokken en daarbij rekening te houden met zachte mobiliteit.

Mevr. Schmetters, mevr. Brachet en de h. Pierlot erkennen de geleverde inspanningen en zijn zich er terdege van bewust dat de gemeente niet alle middelen in handen heeft.

Maar het is eigen aan een organisatie als GRACQ om de politieke macht aan te sporen tot doorzettingsvermogen, temeer daar er nog steeds belemmeringen zijn voor het fietsgebruik. Veel burgers geven namelijk aan dat ze graag zouden fietsen maar dat ze te bang zijn voor zichzelf en hun kinderen.

De indieners van de burgerinterpellatie zijn echter verheugd over het opzetten van een structurele dialoog met schepen Wyngaard en Biermann en zullen zeker blijven lobbyen bij de Gewest en de andere betrokken actoren.

Mevr. Schmetters, mevr. Brachet en de h. Pierlot pleiten voor het uitvoeren van meer gedetailleerde studies naar de verplaatsingswijzen van winkelklanten en naar de voor- en nadelen van Villo, om over relevantere feitelijke gegevens te beschikken.

Ze vinden ook dat het college de mogelijkheid moet onderzoeken om SUV's te verbieden in smalle straten of straten met beperkte doorgang.

Zij zijn echter verheugd over de sfeer van samenwerking die in de vergadering heerst.