



Interpellatie van de h. COOLS : Diverse vragen over mobiliteit (verbinding Sint-Job/Diesdelle, toegankelijkheid tram 18, herinrichting kruispunt Alseberg-Drogenbos).

De h. Cools is van mening dat, buiten de normale politieke verdeeldheid, de verschillende fracties in de raad allemaal willen dat het openbaar vervoer in Ukkel verder wordt verbeterd. Op 26 november 2020 nam de raad unaniem een motie aan die de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn oproept om het openbaar vervoer in Ukkel te blijven aanbieden.

Kan het college aangeven welke concrete resultaten de MIVB al heeft geboekt sinds de motie is aangenomen?

Een petitie voor een busverbinding tussen het Sint-Jobsplein en Diesdelle heeft 150 handtekeningen opgeleverd. Deze verbinding bestond tot 2018 en vergemakkelijkte schooltrajecten voor kinderen uit de buurt en de toegang tot de twee multimodale knooppunten Sint-Jobsplein en Diesdelle. De afstand van ongeveer 500 meter tussen deze twee plaatsen komt overeen met de gemiddelde afstand van 400 tot 430 meter voor bushaltes in het Brusselse Gewest. Op 4 januari ontvingen de initiatiefnemers van deze petitie een negatief antwoord van de MIVB op hun verzoek. Het argument van de MIVB was als volgt: "Deze verbinding herstellen met het huidige netwerk is onmogelijk: bussen 37 en 60 hebben hun eindpunten verder weg (stations Linkebeek en Ukkel-Kalevoet), en ze omleiden naar Diesdelle zou lange, drukke diensten in gevaar brengen. Het bestaande eindpunt is al bezet door bus 43".

Is het college, ondanks dit negatieve antwoord, bereid om contact op te nemen of heeft zij contact opgenomen met de MIVB over de herinvoering van een busverbinding tussen Diesdellen en het Sint-Jobsplein? Zijn er wijzigingen in het traject van bus 60 of 37 mogelijk om deze verbinding mogelijk te maken? Of waarom breiden we het traject van bus 43 niet uit en verplaatsen we het eindpunt, dat momenteel overvol is, niet van Diesdelle naar het Sint-Jobsplein? Dit zou zorgen voor een verbinding, die momenteel niet bestaat, tussen bus 43 en 60.

De bewoners van de Horzelwijk hebben een verzoek ingediend met betrekking tot tramlijn 18. De oude trammodellen worden nog steeds gebruikt op deze lijn. Ze zijn niet gemakkelijk toegankelijk voor ouderen of ouders met kinderwagens, zowel bij het in- als uitstappen, ook al is het trottoir gerenoveerd om plaats te bieden aan de nieuwe trammodellen. Heeft het college contact gehad met de MIVB om ervoor te zorgen dat aan dit verzoek wordt voldaan?

Wat tram 18 betreft, achtte het gemeentelijk mobiliteitsplan 2023 het noodzakelijk om het kruispunt tussen de Drogenbossesteenweg en de Alsebergsesteenweg opnieuw in te richten. Volgens het GMP zou het nuttig kunnen zijn voor de bussen van De Lijn, met name voor hun bocht naar links richting de Alsebergsesteenweg, maar ook voor bus 43 en tram 18 van de MIVB (vroeger tram 51); het lijkt dan ook opportuun om op korte termijn, in overleg met het Gewest, die verantwoordelijk is voor het beheer, een haalbaarheidsstudie te starten naar een herinrichting van dit kruispunt en de Drogenbossesteenweg stroomopwaarts/stroomafwaarts. Heeft deze dialoog plaatsgevonden?

Schepen Biermann is van mening dat een duurzame dialoog met de MIVB absoluut noodzakelijk is om het openbaar vervoer te verbeteren. Deze dialoog moet ook realistisch zijn want er moet rekening worden gehouden met de investeringslimieten van de MIVB en het Gewest.

Wat tram 3 en de trechter van het Albertstation betreft, bevestigt de MIVB dat de werken niet zullen leiden tot een verandering van de situatie vóór 2030, 2031 of zelfs 2032. De regering en de MIVB zullen hun standpunt over de toekomst van tram 3 moeten bepalen na het advies van 15 december van de gewestelijke mobiliteitscommissie. Het college zal deze kwestie op de voet volgen vanwege het

belang van wat er op het spel staat als het gaat om het verbinden van alle Ukkelse lijnen naar het stadscentrum.

Het college pleit ook voor een volledige heraanleg van de Heldensquare, in samenwerking met de MIVB en Brussel Mobiliteit.

Schepen Biermann meldde dat er belangrijke besprekingen hadden plaatsgevonden met Infrabel en de NMBS naar aanleiding van de overeenkomst die was bereikt met de gemeente Linkebeek over de fusie van de stations Linkebeek en Moensberg.

Wat de verbinding Sint-Job/Diesdelle betreft, zijn de algemene resultaten van het masterplan voor bussen dat sinds 2018 wordt uitgevoerd, positief. Als onderdeel van dit masterplan heeft het college een nieuwe lijn 37 bekomen die Homborch via het centrum van Ukkel met het Albertstation zal verbinden. Het valt nog te bezien of bij de volledige uitvoering van het masterplan voor bussen rekening zal worden gehouden met de kwestie van de Wagenstraat en de opmerkingen van omwonenden en gebruikers over het behoud van de doorgang van bus 60 via de Sint-Jobsesteenweg, wat een belangrijk resultaat is, maar heeft geleid tot een onderbreking van de verbinding met het Sint-Jobsplein en Diesdelle.

De MIVB heeft de indieners geantwoord dat er een alternatief is, namelijk de S-dienst van de NMBS, die sinds de ingebruikname van de nieuwe Carsoelbrug 6 treinen per uur laat rijden.

De MIVB wijst er ook op dat volgens de statistieken van het masterplan bussen het aantal passagiers op het traject Sint-Job/Diesdelle laag was. Bovendien wijst de MIVB erop dat de eindhalte van 43 alle mogelijke wachtplaatsen bezet en dat het zeer smalle gedeelte tussen het Sint-Jobsplein en de de Wansijnstraat een aanzienlijke toename van het aantal buspassages op dit traject in de weg staat. Maar het college zet de besprekingen over dit onderwerp met de MIVB voort.

In het geval van tram 18 is de rijbaan volledig heringericht om de ruimte tussen de sporen, de kwaliteit van de haltes, de toegankelijkheid van de tram enz. te garanderen.

Trams worden geleidelijk vervangen. De nieuwe modellen rijden al op lijn 18 in het weekend en op feestdagen. De MIVB verwacht tussen nu en de zomer grote leveringen en het rollend materieel zal worden vervangen wanneer dat nodig is. Lijn 18 is niet de enige lijn waar trams van het oude en nieuwe model rijden.

We moeten ook kijken naar de kruising tussen de Horzelstraat en de Alsebergsesteenweg en de Drogenbossesteenweg, in samenwerking met Brussel Mobiliteit. In het kader van de geplande werken aan de nabijgelegen Alsebergsesteenweg had het college via de overlegcommissie aanvankelijk gevraagd om de haltes in de Horzelstraat opnieuw in te richten, wat ertoe leidde dat de weg werd verbreed om een echt trottoir te creëren.

De h. Cools benadrukt het belang van het werk aan lijn 3 tot aan de trechter Albert en hoopt dat het college alle noodzakelijke stappen hiertoe zou nemen. Zolang dit werk niet is voltooid (d.w.z. niet voor 2030, 2032), heeft het geen zin om reisonderbrekingen te creëren die niet gerechtvaardigd zijn.

Wat 43 betreft, als de mogelijke verlenging van de buslijn Diesdelle naar het Sint-Jobsplein niet mogelijk is, lijkt een spooralternatief voor dit traject niet voor de hand te liggen en de NMBS is niet noodzakelijk voorstander van dergelijke korte trajecten.

De h. Cools is van mening dat de zaak van de Wagenstraat nadere aandacht verdient. Hij weet niet zeker of deze verbinding er moet komen voor het openbaar vervoer. Gezien de financiële situatie van het Brussels Gewest en zijn investeringsprioriteiten zou het veel zinvoller zijn om de Heldensquare opnieuw in te richten door alle bushaltes en -terminals goed te organiseren.

Toch bedankt hij het college voor het onderhouden van een nauwe dialoog met de MIVB, aangezien er nog steeds een groot verschil is in het aanbod van het openbaar vervoer tussen het noorden en het zuiden van de gemeente, ook al is de situatie verbeterd door het busplan 2018.