

Interpellatie van de h. Wyngaard: Nieuw busplan.

De h. Wyngaard herinnert eraan dat hij, bij de lancering van dit plan door het gewest, dat tussen 2017 en 2019 van toepassing zou worden, zich had uitgesproken over verschillende overwogen buslijnen voor de gemeente. Sommige lijnen zouden blijven terwijl andere lijnen van traject zouden veranderen of er zouden nieuwe lijnen toegevoegd worden, o.a. 74 of 75, richting Vorst en Anderlecht. De h. Wyngaard had zijn vrees geuit met betrekking tot het toekomstige lot van het gedeelte van de De Frélaan ten opzichte van het Lycée français, in de mate waarin talrijke leerlingen bus 60 gebruiken, waarvan de verplaatsing naar Homborch niet meer zou toelaten om de gehele Sint-Jobsesteenweg te bedienen. Er zijn bovendien nog andere vragen zoals grote knooppunten, zoals het station Ukkel-Stalle, die niet meer bediend zouden worden door de plaatsing van een tijdelijke terminus ter hoogte van de Gatti de Gamondstraat. De verbinding tussen het zuiden van de gemeente en de ULB blijkt nog steeds problematisch te zijn, aangezien Ukkelaars bijna allemaal tram 4 of 92 moeten nemen, het Ter Kamerenbos moeten oversteken, om zo tot aan de campus te geraken. Aangezien schepen Biermann ontvankelijk bleek voor de verschillende pistes, zou de h. Wyngaard graag weten wat er is besproken met de MIVB in de loop van de laatste maanden om dit dossier in het voordeel van de gemeente te laten evolueren. Zijn er geruststellende beloftes voor deze punten?

Schepen Biermann antwoordt dat het college zijn vaststelling deelt dat, ondanks enkele lacunes, de kwaliteit van de algemene bediening verbetert, volgens berekening met 14%, dankzij bijkomende haltes, meer bediende kilometers, enz.

De gemeente werd echter gedeeltelijk gehoord door de MIVB en promoot het gezamenlijke ontwikkelingsschema bij de Brusselse regering. Dit was nog het geval vorige week. Ingevolge de vraag van de h. Wyngaard in december, hebben de gemeentediensten een analyse op het terrein uitgevoerd op basis van bestaande en toekomstige trajecten. Alle bronnen voor opmerkingen werden geraadpleegd en alles werd verzameld. Dit heeft geleid tot de redactie van suggesties, voorgesteld in het college eind februari 2016, en meegedeeld aan de MIVB binnen de geldende termijnen. Na er kennis van te hebben genomen was de MIVB van mening dat de opmerkingen van het gemeentebestuur van Ukkel vaak pertinent en uitvoerbaar waren. De MIVB-verantwoordelijken zijn op 22 april opnieuw naar de gemeente gekomen om de revisie van het plan volgens drie verschillende scenario's voor te stellen.

In de eerste twee zou de uitbreiding van lijn hypothetisch zijn wegens de afwezigheid van dienstverlening in de Wagenstraat. Sommige voorstellen van de gemeente werden gunstig onthaald, onder meer de terugkeer naar het oude traject van bus 60 op de Sint-Jobsesteenweg en de verbinding met de stad. Eveneens voor de niet-schrapping van een buslijn tussen de Heldensquare en de Sterrewachtlaan om te voldoen aan de noden van scholen, maar het is niet zeker dat deze maatregel behouden zal worden indien het derde scenario gekozen wordt. De gemeente wou ook het behoud van de lokale bediening van bus 43 in de Homborchwijk aan haltes Pasteur, Gazelle, Homborch en Biches, om deze afgelegen en kwetsbare sector uit het isolement te houden.

In het derde scenario stelt de MIVB de creatie voor van een buslijn tussen het station van Linkebeek en de halte Albert, voor zover de financiering verzekerd is en de regering zijn goedkeuring verleent. Dankzij deze lijn zou de afgelegen, kwetsbare en de minst bediende Homborchwijk verbonden worden aan metro Albert via de Heldensquare en de Coghenlaan die ook niet meer bediend is. Een dergelijke maatregel, helemaal niet voorzien in het oorspronkelijke MIVB-plan, zou een grote vooruitgang inhouden. Het zijn voorstellen van de gemeente die de MIVB gunstig heeft onthaald. Het zou gaan om een bediening te voorzien van de Dolezlaan, die verdwenen was ingevolge de wijziging van traject 43, in het kader van een parcours via de Prins van Oranjelaan, de De Frélaan en de Coghenlaan. Onder de verzoeken die niet werden aanvaard, citeren we de uitbreiding van traject 41 tot de parking Stalle, voor de creatie van een pendeldienst voor, o.a., het personeel van de ziekenhuizen Sint-Elisabeth, en de eventuele wijziging van lus 41 naar de ULB. De MIVB is

van mening dat de verbinding moet gebeuren via het NMBS-traject tot het station Boendael met daarna een tramrit. De gemeente heeft evenmin haar gesprekspartners kunnen overtuigen van de opportuniteit om een lus te creëren voor het traject van bus 43, ook al biedt die het voordeel de ziekenhuizen Sint-Elisabeth te bedienen. De herinvoering van 48 aan het station Stalle met stijve bussen kan enkel overwogen worden op basis van het gebruik van deze lijn op verschillende punten van het niet-Ukkelse gedeelte van dit traject. De vraag voor meer bussen op de Waterlooosesteenweg werd eveneens afgewezen, hoewel dit reeds vermeld stond in de opmerkingen van de gemeente tijdens de zomer 2014 in het kader van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). De MIVB heeft tot op het heden nog geen informatie overgemaakt inzake de dienstverlening per bus 's avonds of in het weekend. In juli ll. heeft het gemeentebestuur de gewestelijke minister voor Mobiliteit gecontacteerd om de laatste elementen van deze problematiek over te maken, de ontwikkeling van het busplan te prijzen en zijn steun te betuigen voor de opening van de Wagenstraat en de nieuwe lijn tussen Linkebeek, Homborch en de halte Albert. Het college volgt dit dossier permanent op, in samenwerking met de MIVB en de Brusselse regering.