

Interpellatie van de h. Cools: advies van het college over de renovatie van de Alsebergsesteenweg.

De h. Cools verwijst naar de unanieme beslissing van de overlegcommissie van 4 december 2019 over de aanvraag voor de herinrichting van de Alsebergsesteenweg tussen de Stallestraat en de Zeven Bunderslaan. Dit unanieme advies geeft ook het standpunt van het college weer.

Omwille van de parkeersaturatie in Ukkel-Centrum en aan Ster-Coghen spreekt het voor zich dat de grote vermindering van parkeerplaatsen tot talrijke klachten heeft geleid. Er werd geen antwoord gegeven op de bezorgdheden van de inwoners en de handelaars. Het advies vraagt meer fietsparkeerplaatsen maar zegt niets over de noodzaak om meer parkeerplaatsen voor voertuigen te behouden.

Het advies vermeldt geen cijfers van het aantal parkeerplaatsen dat geschrapt zal worden. Is dit 135? Waarom wou het college niet meer plaatsen behouden? In de haalbaarheidsstudie van het MIVB-project voor een ondergrondse parking onder het Jean Vander Elstplein of vlakbij het Emile Dancoplein werd het aantal geschrapte plaatsen beperkt tot 70. Is de toestand veranderd? Welke parkeermogelijkheden zijn er buiten de openbare weg?

Niemand betwist dat deze steenweg gerenoveerd moet worden maar er is gebrek aan coherentie en duidelijkheid. Waarom worden de gewestelijke fietsroutes niet geconcretiseerd? Was het niet beter om alle parkeerplaatsen tussen de Stallestraat en de Xavier De Buestraat te schrappen en alle plaatsen te behouden tussen de Xavier De Buestraat en de Zeven Bunderslaan, waarbij het verlies aan plaatsen gecompenseerd wordt door de inrichting van parkings buiten de openbare weg? Waarom was het college tegen de inrichting van een parking in de Gelovigenstraat? Nuanceert het advies van het college het advies van de overlegcommissie?

Het college moedigt burgerinspraak aan maar dit dient om in te kunnen spelen op de fundamentele bezorgdheden van de bevolking. Zal het college dit parkeerproject verbeteren?

De h. Hayette betreurt dit project dat inwoners noch handelaars aanspreekt. Het is absurd om fietsers uit te sluiten en het parkeren te hinderen en wel voertuigen en trams te laten rijden in een niet-afgebakende straat. De meerderheid voorziet slechts een oplossing op korte termijn.

Hij heeft lof voor het initiatief van mevr. Fremault om een lage-emissiezone op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in te voeren. Elke vorm van vervuiling moet geweerd worden. Waarom niet de Alsebergsesteenweg voorbehouden voor voetgangers en fietsers? Waarom komt er geen verlenging van de metro naar Ukkel vanaf het station Albert? De New Green Deal geeft lidstaten, gewesten en steden van de EU overigens de middelen om een dergelijk beleid te ontwikkelen.

Schepen Wyngaard antwoordt dat het college erg bewust is van de verwachtingen van alle betrokken partijen maar dat men niet iedereen tevreden kan stellen omdat deze verwachtingen tegenstrijdig zijn. De Alsebergsesteenweg moet van gevel tot gevel gerenoveerd worden. Het gaat niet enkel om de vervanging van tramsporen. Aangezien er nog geen bouwvergunning werd uitgereikt, is het nog niet geweten of het gewest de gemeentelijke aanbevelingen zal volgen. In zijn advies geeft het college aan dat er te veel parkeerplaatsen geschrapt worden, gelet op de studie van Tractebel (bezettingsgraad overdag van 90%). Als de parkeerstrook verdwijnt, kunnen trams geblokkeerd worden door voertuigen die stilstaan op tramsporen. Het college is tevreden over de inrichting van de parking Stalle, ook al is die ontoereikend. Door de grote afstand tussen deze parking en de Alsebergsesteenweg moet er een parkeeralternatief komen voor de wijk Ukkel-Centrum, al dan niet ondergronds (Jean Vander Elstplein of Emile Dancoplein). Het standpunt van het college is dus heel duidelijk.

De schepen begrijpt goed dat dit dossier leidt tot frustraties omdat de beschikbare openbare ruimte erg beperkt is. De Alsebergsesteenweg is wellicht de smalste gewestelijke weg in Ukkel.

Voor de breedte van de weg heeft de gemeente rekening gehouden met de voorschriften van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Het debat rond de schrapping van 70 of 125 parkeerplaatsen is verbonden aan het al dan niet behoud van een breedte van 2 meter in het handelsgedeelte om de economische activiteit aan te moedigen.

Binnen enkele dagen vindt de maandelijkse vergadering van het stuurcomité plaats tussen de inwoners, de handelsverenigingen en allerlei institutionele partners. De schepen zal eveneens naar de gewestelijke minister van Mobiliteit stappen om er zeker van te zijn dat een hele reeks verzoeken ingewilligd worden. Sommige verzoeken werden al gunstig onthaald, zoals de vervanging van asfalt door een meer esthetische en groenere bekleding. Het college vraagt bovendien dat de perrons met een hoogte van 30 cm die behouden blijven een opening zouden hebben langs de kant van de handelszaken. Inzake het parkeren buiten de openbare weg blijft het college nadenken over alternatieven, o.a. in de Gelovigenstraat.

Het fietspad, waarvan het nut betwist lijkt te worden door de h. Cools, is bedoeld voor de inrichting van de de Nieuwenhovestraat en de Dekenijstraat als gezellige fietswegen, waarbij fietsers kunnen beschikken over een gescheiden fietspad in het steilste gedeelte ter hoogte van de Alsebergsesteenweg.

De h. Cools vindt dat de zin over de te grote schrapping van parkeerplaatsen, vermeld in het advies van het college, opgenomen moest worden in het advies van de overlegcommissie, aangezien de vertegenwoordigers van de gemeente eraan deelnemen. Hij heeft ook bezwaren tegen de breedte, respectievelijk aan tramsporen en trottoirs, die volgens hem niet realistisch is. De h. Cools is geen voorstander van het principe "alles voor de auto" maar vindt dat men niet compleet in de tegenovergestelde richting mag gaan.

Schepen Wyngaard antwoordt dat de Wegendienst de breedte grondig heeft bestudeerd om op basis van de MIVB-aanvragen parkeerruimte te kunnen recupereren. De bepalingen inzake de lengte van perrons zijn bedoeld voor de integratie van nieuwe tramtypes (T3000). Deze perrons moeten ook toegankelijk blijven voor personen met een beperkte mobiliteit.

De schepen erkent dat de inrichting van eigen sites voor het openbaar vervoer, aangehaald in de overlegcommissie voor het gedeelte De Bue-Globe, kan leiden tot een verschuiving van het autoverkeer naar nauwe en residentiële wegen. Dit punt kan tijdens latere gesprekken behandeld worden maar de uiteindelijke beslissingen zullen uiteraard niet iedereen tevreden kunnen stellen.