



### Mondelinge vraag van de h. Cools : Buslijn 41

**De h. Cools** wijst erop dat het traject van bus 41, in de woorden van de schepen van Mobiliteit van Elsene, een ware "levende hel" is geworden als gevolg van wegwerkzaamheden, weginzakkingen, afsluitingen van het bos omwille van het weer en de daaruit voortvloeiende omleidingen. De burgemeester van Elsene betreurt terecht dat er geen "lijnlogica" is in de coördinatie van de werken en roept op tot een spoedvergadering om het verkeer op deze lijn te verbeteren.

Zijn er contacten geweest of gepland tussen de gemeente Ukkel en Elsene, de MIVB en de verantwoordelijken van de verschillende werven?

Op een meer structureel niveau, komt het gemeentebestuur tussenbeide bij de planning van wegenwerken met de coördinatiecommissie van werken om ervoor te zorgen dat een "lijnlogica" wordt gevolgd bij de planning van de werken?

**Schepen Wyngaard** is het eens met de h. Cools en zijn collega uit Brussel, Yves Rouyet, in hun beoordeling van de ingewikkelde situatie van lijn 41.

In het belang van de coördinatie wordt de impact op de lijnen van het openbaar vervoer zoveel mogelijk beperkt.

In het specifieke geval van lijn 41 blijkt dat de werf die momenteel aan de gang is aan de De Frélaan ter hoogte van de kruising Floridaan/Hamoiraan helemaal niet gepland was. Tijdens een inspectie heeft Vivaqua namelijk vastgesteld dat de toestand van het riool slechter was dan gedacht, met een reëel risico op verzakkingen. Omdat noodmaatregelen nodig waren, werd het kruispunt afgesloten. In principe zullen deze werkzaamheden binnen enkele weken, in de maand juni, worden afgerond.

In het algemeen houdt het college bij de organisatie van de werken en de werven rekening met de aanwezigheid van lijnen voor het openbaar vervoer.

Bij eenmalige herasfalteringswerken op wegen die door de gemeente worden beheerd, zorgt het college ervoor dat de werken 's nachts worden uitgevoerd, zodat de buslijnen van de MIVB geen enkele hinder ondervinden.

Bij zeer grote projecten, zoals dat op de Alsebergsesteenweg, wordt vooraf overlegd met de MIVB om de impact op de buurtbewoners zoveel mogelijk te beperken. Het is echter niet altijd mogelijk om een alternatieve dienst aan te bieden die vergelijkbaar is met de gebruikelijke dienst.

**De h. Cools** erkent dat er inspanningen worden geleverd om de werkzaamheden in de gemeente te coördineren zodra alle informatie beschikbaar is.

De coördinatie van de werven zou moeten worden verbeterd voor werken die zich over meerdere gemeentes uitstrekken.

De h. Cools stelt een zekere discontinuïteit vast in het beleid van de MIVB met betrekking tot het aanbieden van alternatieve oplossingen in geval van werken (vervangende "T-bus", enz.). Er moeten inspanningen worden geleverd om de gebruikers ervan te overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken.

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat de MIVB, waarmee het college regelmatig in gesprek is, in bepaalde gevallen geloofwaardige voorstellen voor alternatieven heeft gedaan.

Dit was met name het geval voor de ingewikkelde werf in Ukkel-Centrum, waarvoor de MIVB busroutes via de Coghenlaan instelde die, waar mogelijk, nog door bepaalde delen van de Alsebergsesteenweg liepen.

Andere oplossingen bleken minder succesvol, zoals de tijdelijke terminus in Horzel, maar de MIVB zet zich echt in om een zo goed mogelijk openbaar vervoer aan te bieden.