



Interpellatie van de h. COOLS: Dialoog met buurgemeentes over mobiliteitskwesties.  
Interpellatie van Mevr. KABACHI : De mogelijke sluiting van Station Linkebeek.  
Mondelinge vraag van de h. LAMBERT-LIMBOSCH : Aanpak van het college met betrekking tot het station Linkebeek en de geplande sluiting ervan.

**De h. Cools** herinnert eraan dat mobiliteitskwesties de gewestelijke grenzen en zeker ook de gemeentegrenzen overschrijden. Vandaar het belang van dialoog en informatie-uitwisseling tussen de gemeente Ukkel en de naburige gemeentes, al dan niet gelegen in het Brussels Gewest.

Het gebrek aan dialoog tussen Ukkel en Vorst was al vastgesteld tijdens de vorige gemeentelijke ambtsperiode. Deze laatste gemeente had een nieuw verkeersplan ingevoerd dat gevolgen had voor Ukkel, zonder dat daarover overleg was gepleegd.

Tijdens de zitting van de gemeenteraad van 20 maart jl. had de h. Cools gemeld dat hij had vernomen dat de mogelijke sluiting van het station Linkebeek was aangekondigd tijdens een bewonersvergadering in Linkebeek. Het college beschikte op dat moment blijkbaar niet over informatie hierover. Sindsdien hebben we vernomen dat deze sluiting zou worden overwogen in het kader van een akkoord tussen de gemeente Linkebeek en Infrabel zodat deze gemeente haar beroep tegen de vierbaansuitbreiding van lijn 124 zou intrekken. Een dergelijke sluiting zou schadelijk zijn voor de inwoners van de Homborchwijk. Heeft het college hierover meer informatie? Heeft het sinds 20 maart contact gehad met het college van Linkebeek?

Eind vorig jaar vernamen we dat er niet langer een jaarlijkse ontmoeting plaatsvindt tussen de colleges van Ukkel en Linkebeek, zoals vroeger het geval was. De h. Cools betreurt dit. Wordt overwogen om deze ontmoetingen te hervatten?

Een ander dossier waarin de beslissingen van een naburige gemeente, in dit geval Brussel-Stad, een grote impact hebben op het verkeer in Ukkel, is dat van het Ter Kamerenbos. In de stad is een nieuwe meerderheid gevormd, waarin ook de MR vertegenwoordigd is. Heeft dit geleid tot een evolutie in dit dossier in de zin van de verzoeken van Ukkel en de rechterlijke beslissing? Zijn er sinds de gemeenteraadsverkiezingen en de installatie van de nieuwe colleges contacten geweest tussen onze gemeente en de stad, en in welke vorm? Zijn er contacten geweest met het nieuwe college van Elsene en het nieuwe college van Watermaal-Bosvoorde om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen, en zo ja, wat is het resultaat daarvan?

Zijn er sinds de gemeenteraadsverkiezingen contacten geweest met andere naburige gemeentes? De h. Cools denkt daarbij met name aan Sint-Genesius-Rode, om informatie uit te wisselen en tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over de Waterloo-sesteenweg.

**Mevr. Kabachi** wil met deze interpellatie uiting geven aan de groeiende bezorgdheid over de recente ontwikkelingen in het GEN-dossier en in het bijzonder over het vooruitzicht dat de halte Linkebeek wordt opgeheven.

Afgezien van de inhoud van het besluit spreekt mevr. Kabachi haar diepe teleurstelling uit over het feit dat de gemeente Ukkel niet formeel bij de besprekingen is betrokken, terwijl het station van Linkebeek gedeeltelijk op het grondgebied van Ukkel ligt en de concrete gevolgen van dit besluit daar ten volle zullen worden gevoeld.

Dit dossier is niet onbelangrijk. Het gaat om cruciale kwesties op het gebied van mobiliteit, klimaat en territoriale rechtvaardigheid. Meer dan 1.400 dagelijkse gebruikers lopen het risico dat hun

halte verdwijnt. Het gaat om werknemers, studenten en gezinnen die dagelijks gebruik maken van dit station, soms in combinatie met andere vervoersmiddelen zoals de MIVB of De Lijn. Ook omwonenden van Ukkel, en niet alleen inwoners van Linkebeek, zullen hierdoor worden getroffen, met name de burgers die in Homborch wonen.

Mevr. Kabachi juicht het initiatief van het college toe om een brief te sturen naar de gemeente Linkebeek om het standpunt van Ukkel kenbaar te maken en de intentie uit te spreken om Infrabel en de NMBS aan te spreken.

Het heeft geen zin om de halte Linkebeek te schrappen om twee sporen te behouden op een traject dat amper 30 % van het betrokken tracé uitmaakt.

Deze keuze is niet in het algemeen belang.

Het algemeen belang is natuurlijk de komst van het GEN maar ook het behoud van deze halte. Het ene mag niet ten koste gaan van het andere.

In dit verband rijst ook een belangrijke vraag: wat gebeurt er met het project voor de aanleg van een parkeerterrein met 79 plaatsen in de buurt van het station Linkebeek, op het grondgebied van Ukkel? Dit project, dat lange tijd stil heeft gelegen, komt eindelijk van de grond. De plaats die Infrabel tien jaar geleden boven de spoorlijn heeft aangelegd, zal worden geëxploiteerd en de openbare ruimte rond het blok Sophoras-Alisiers zal eindelijk worden heringericht.

Maar hoe kan een dergelijke investering worden gerechtvaardigd als de halte waarvoor deze parking bedoeld is, verdwijnt? Wat voor zin heeft deze parking zonder station? Het is essentieel dat deze infrastructuur past in een globale, coherente en duurzame visie op mobiliteit.

Hoe kan het college garanties krijgen van Infrabel en de NMBS over de concrete gevolgen van het project, met name voor de Homborchwijk en de andere aangrenzende gebieden?

**De h. Lambert-Limbosch** herinnert eraan dat de pers onlangs melding heeft gemaakt van het besluit van de gemeente Linkebeek om af te zien van haar beroep bij de Raad van State tegen het GEN. Meer bepaald tegen het project van GRUP of Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplan, het gewestelijke ruimtelijke ordeningsplan dat de uitbreiding van de spoorlijn tussen Brussel en Nijvel van twee naar vier sporen mogelijk moet maken. Hiermee wordt het laatste obstakel voor de realisatie van het GEN weggenomen.

Sommigen waren er misschien te snel van overtuigd dat er een einde kwam aan deze zaak, die op een zijspoor leek te zijn beland. Maar de optimisten, waaronder de h. Lambert-Limbosch, moesten hun illusies laten varen toen er een nieuwe verwikkeling ontstond.

De intrekking van het beroep bij de Raad van State is namelijk niets anders dan het resultaat van een akkoord tussen onze buurgemeente en Infrabel. Een akkoord waarvan het station Linkebeek het slachtoffer zou zijn. Om dit goed te begrijpen, moeten we de details van deze overeenkomst tussen Linkebeek en Infrabel bekijken.

Volgens de pers zou slechts een deel van de lijn op het grondgebied van Linkebeek worden verdubbeld, waardoor de wens van de gemeente om een tweesporig traject te behouden, zou worden gerespecteerd. Dit compromis zou echter leiden tot het verdwijnen van het station Linkebeek, waardoor de reizigers zouden moeten uitwijken naar het station van Ukkel-Moensberg, dat minder goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en op 1 km afstand ligt, of naar Holleken, dat helemaal niet bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Dat is uiteraard een zeer slecht idee, zoals ook het college lijkt te denken, dat zich via onze schepen van Mobiliteit heeft uitgesproken in een reactie die door La Dernière Heure is opgepikt. De h. Lambert-Limbosch deelt deze mening.

Deze halte zou Ukkel-Linkebeek kunnen heten aangezien hij op het grondgebied van beide gemeentes ligt. Hij wordt druk gebruikt door heel wat inwoners van Ukkel, met name de bewoners van wijken Homborch en Verrewinkel, alsook door sommige leerlingen en personeelsleden van het l'Athénée Royal Uccle II en de scholen Homborch en Verrewinkel.

De h. Lambert-Limbosch vreest dat deze afschaffing zal leiden tot veel autoverkeer, zowel naar het station Moensberg voor treinreizigers als door het verkeer dat in Ukkel op doorreis is naar het

centrum van Brussel. In beide gevallen zouden de mobiliteit en de rust in de wijken van Ukkel hieronder lijden.

Dit is ook jammer omdat hierdoor de aanleg van de parkeerplaats "op de plaat van het station Linkebeek", waarin de gemeente tijd en geld heeft geïnvesteerd, in de categorie van nutteloze grote werken zou kunnen vallen. Het college zal ongetwijfeld de stand van zaken hierover toelichten.

Wat is de aanpak van het college in deze kwestie?

**Mevr. Czekalski** bedankt de vorige sprekers die terecht hebben gewezen op het belang van coördinatie tussen gemeentes en gewesten. De recente actualiteit rond het station Linkebeek in het kader van de GEN-werken is daar een perfect voorbeeld van. We weten dat het GEN essentieel is om onze hoofdstad en onze gemeente te ontlasten en een geloofwaardig alternatief voor de auto te bieden. Maar de uitvoering ervan stuit helaas al jaren op blokkades en een gebrek aan overleg. De aangekondigde afschaffing van het station Linkebeek, in ruil voor de intrekking van een gemeentelijk beroep, baart onze gemeente en onze schepen, evenals de inwoners van de omliggende wijken, terecht zorgen. Bijna 1 200 pendelaars nemen er dagelijks de trein. Waar moeten zij naartoe? Kan onze infrastructuur hen opvangen? Zal het reeds overvolle station Moensberg volstaan? In deze context is het noodzakelijk om opnieuw regelmatige intergemeentelijke ontmoetingen op te starten, met name met Linkebeek. Het gaat ook om ons vermogen om de gevolgen van dergelijke projecten te analyseren en gemeenschappelijke standpunten in te nemen om de belangen van de inwoners van Ukkel te verdedigen, met name in belangrijke dossiers. Welke contacten en stappen worden er momenteel ondernomen met de verschillende autoriteiten om te proberen de standpunten op één lijn te brengen en voorgoed uit deze vicieuze cirkel te komen?

**Mevr. Maison** is bijzonder gevoelig voor het feit dat dit station in de onmiddellijke nabijheid van verschillende scholen ligt. Dit station is onlangs door de gemeente Ukkel ingericht om auto's te kunnen parkeren met behulp van een betonnen plaat. Het is ook niet zeker dat dit compromis zal leiden tot de intrekking van alle beroepen die zijn ingesteld. Met dit station is het stadscentrum in 18 minuten te bereiken. Dat is een groot voordeel voor de 1 200 mensen die er doordeweeks dagelijks gebruik van maken. Mevr. Maison vindt dit compromis een zeer slecht idee en sluit zich voor het overige aan bij de vragen die de andere sprekers zojuist hebben gesteld.

**Schepen Biermann** weet niet of er echt een antwoord moet worden gegeven, aangezien iedereen het eens lijkt te zijn.

Er is gezegd dat de stations van Ukkel de beste manier zijn om het stadscentrum te bereiken, en dus een middel voor stadsvervoer, en het station Linkebeek is altijd als een van die stations beschouwd. Dat is trouwens de reden waarom er sterk op is aangedrongen om het station Linkebeek op zijn minst op te nemen in het Pass XL-abonnement van de NMBS, in de hoop dat het ook wordt opgenomen in de abonnementen van andere OV-maatschappijen (MIVB ...). Het college is dan ook van mening dat het station Linkebeek een troef is voor de gemeente Ukkel.

Er is echter één punt waarvoor uiterste voorzichtigheid geboden is: de enorme investering in de aanleg van het intermodale knooppunt in het station Moensberg, dat het mogelijk maakt om twee spoorlijnen te kruisen en dus over te stappen tussen de noord-zuidlijn (lijn S1) en de west-oostlijn (lijn S9), die naar het station Sint-Job, Diesdelle, het station Luxemburg en dus naar de Europese wijk loopt. Het belang van het station Moensberg ligt in het feit dat het deze twee lijnen met elkaar verbindt en bovendien een hele reeks troeven biedt.

Een daarvan is het project van Infrabel voor de aanleg van een parkeerterrein met 86 plaatsen, waaraan nog eens ongeveer 80 plaatsen worden toegevoegd op het door de gemeente Ukkel aangelegde plaat.

Ook moet worden vermeld dat de S1-lijn kan worden verdubbeld waardoor er niet langer 2 treinen per uur rijden maar 4 treinen per uur, d.w.z. een trein om het kwartier op de noord-zuidverbinding tussen Linkebeek-Moensberg en het Zuidstation.

Er is ook het voorstel van Infrabel om over te schakelen op twee sporen, waarvan men van buitenaf kan zeggen dat het hoog tijd was om een oplossing te vinden die een einde maakt aan al deze beroepen en aan de blokkering van de vierbaansuitbreiding. Het is namelijk duidelijk dat het niet mogelijk is om op de noord-zuidverbinding van de S1 vier treinen per uur te laten rijden met twee haltes op zo'n korte afstand, aangezien de stations Linkebeek en Moensberg 800 meter van elkaar liggen. Het verkeer over 800 meter van treinen die moeten versnellen en vertragen op een reeds overbelaste as blijkt complex te zijn. Er is een reeel verschil in de kwaliteit van de dienstverlening als men rekening houdt met de afstanden tot de aantrekkingspunten die de scholen vormen. Het college heeft veel ingezet op het behoud van het station Linkebeek aangezien het, toen de NMBS de plaat boven de spoorwegen installeerde, het initiatief nam om een overeenkomst te sluiten met Infrabel om deze plaat te beheren, te asfalteren, berijdbaar te maken en een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen voor een parkeerterrein met 80 plaatsen, bovenop de 86 parkeerplaatsen van Moensberg, in de veronderstelling dat met deze twee stations op dezelfde lijn en deze twee parkeerterreinen Ukkel niet de overstapparking van Vlaams-Brabant zou worden. Ukkel is niet bedoeld om alle voertuigen van pendelaars rond het station Kalevoet en het station Moensberg te ontvangen. Door de afschaffing van de halte Linkebeek worden meer pendelaars aangemoedigd om het grondgebied van Ukkel binnen te rijden om te parkeren in de buurt van het station Moensberg of Kalevoet, waar de parkeercapaciteit niet dezelfde zal zijn. Of ze nemen de Horzelstraat, wat uiterst problematisch is.

Er is echter een alternatief voor de auto naar het station: het openbaar vervoer. Toen de MIVB het masterplan voor de bussen invoerde, was de aanleg van lijn 37 nog niet gepland. Het waren de gemeente Ukkel en haar inwoners die de MIVB ervan hebben overtuigd om lijn 37 aan te leggen om het station Linkebeek met een hele reeks wijken te verbinden tot aan het station Albert, aangezien men het gebied beter wilde bedienen en er geen ruimte meer was om via de Horzelstraat te rijden. Het college heeft zich sterk ingezet om de omgeving van het station Linkebeek te verbeteren, rekening houdend met de aanleg van vier sporen, de komst van de vier sporen van de L-trein en de capaciteit van het station Moensberg in combinatie met die van het station Linkebeek. Om al deze redenen begrijpt Ukkel de gevolgde aanpak niet en is het van mening dat het voorstel van Infrabel rekening moet houden met alle investeringen die de gemeente Ukkel heeft gedaan en met de gevolgen voor de inwoners van Ukkel. Aangezien met deze elementen geen rekening lijkt te zijn gehouden, heeft het college Infrabel verzocht om al deze problemen in detail toe te lichten en een dialoog op gang te brengen. Infrabel spreekt voorlopig niet over de opheffing van het station Linkebeek, maar over de fusie van beide stations omdat de afstand volgens hen groot genoeg is om deze terminologie te gebruiken. Het college is daar in dit stadium niet van overtuigd en is van mening dat met zijn bezwaren rekening moet worden gehouden.

Bovendien kunnen de gemeenteraad van Linkebeek en Infrabel niet alleen bepalen wat er met de exploitatie van het netwerk zal gebeuren. De NMBS, de federale overheid en een hele reeks andere betrokkenen moeten zich nog uitspreken. Het college is van plan alle betrokken autoriteiten op de hoogte te brengen van zijn bezwaren in dit dossier.

Schepen Biermann bevestigt dat er wel degelijk een dialoog gaande is met alle gemeentes maar dat dit niet betekent dat er een consensus kan worden bereikt. Wat het dossier Ter Kamerenbos betreft, heeft het college nog deelgenomen aan de laatste begeleidingscommissie die op 1 april jl. de besprekingen tussen Brussel-Stad en alle betrokken gemeentes, met name de gemeente Sint-Genesius-Rode, over het beheer van de Waterlooosesteenweg heeft heropend. Mobiliteitsexperts, met name van het wijkcomité Fond'Roy, zijn van mening dat de toegankelijkheid met de auto stroomopwaarts van de gemeente moet worden beperkt, wat neerkomt op een versmalling van de Waterlooosesteenweg, wat niet in het belang is van de gemeente Sint-Genesius-Rode, althans volgens haar standpunt.

**De h. Cools** merkt op dat het gebrek aan continuïteit tussen de beslissingen een echt bestuursprobleem vormt in België, ook al is de gemeente in dit geval niet rechtstreeks verantwoordelijk.

De h Cools heeft nog geen antwoord ontvangen over de bereidheid van het college om zijn suggestie te verdedigen

Hij neemt nota van de uitleg dat de capaciteit van de noord-zuidverbinding het niet mogelijk maakt om zowel in Moensberg als in Linkebeek een trein te laten stoppen. Er zijn echter oplossingen mogelijk, zoals het laten stoppen van de helft van de treinen in het ene station en de andere helft in het andere station, zoals tussen Driesdelle en Sint-Job, waar de dienstregeling is aangepast om toch een goede verbinding te garanderen

De h. Cools maakt zich ook zorgen over een mogelijke wijziging van het traject van lijn 124.

Volgens de h Cools verloopt het overleg met de naburige gemeentes lang niet altijd even bevredigend. Er is een gebrek aan informatie van Linkebeek naar Ukkel, maar het omgekeerde is ook het geval. De h Cools heeft namelijk telefonisch contact gehad met een schepen van Linkebeek die hem heeft uitgelegd dat hij geen informatie heeft ontvangen over wat er in Ukkel gebeurt.

Is er, wat het Ter Kamerenbos betreft, een evolutie in het dossier in een richting die gunstiger is voor de klachten van Ukkel, na de verandering van de politieke meerderheid in Brussel-Stad en in Elsene?

Zijn er in het algemeen regelmatige vergaderingen met de burgemeesters of schepenen van Mobiliteit van de naburige gemeentes over andere problemen?

**Mevr. Kabachi** bevestigt dat haar fractie de initiatieven in het kader van het dossier rond het station Linkebeek steunt.

**Schepen Biermann** verduidelijkt dat Brussel-Stad het initiatief heeft genomen om de dialoog in het kader van het begeleidingscomité voor het Ter Kamerenbos te hervatten. Zo konden alle gemeentes kennis nemen van de stand van zaken in de rapporten van het aangewezen studiebureau en, na het kenbaar maken van nieuwe gevoeligheden, een reeks voorstellen formuleren die het studiebureau opnieuw moet bestuderen.

Het college is van plan vergaderingen te organiseren met de gemeentes Linkebeek, Drogenbos en Sint-Genesius-Rode om het verkeersprobleem op de grote assen te bespreken.

**De burgemeester** bevestigt dat er contacten zijn gelegd om het dossier Ter Kamerenbos opnieuw op te starten, na de veranderingen die zich hebben voorgedaan na de laatste gemeenteraadsverkiezingen.