

## Interpellatie van de h. COOLS : De weg naar het station.

**De h. Cools** citeert een regel uit een beroemd gedicht van Paul Eluard ("Liberté, Liberté chérie...") en wijst erop dat het begrip vrijheid de vrijheid impliceert om een vervoermiddel te kiezen.

De raad heeft zeer vaak gedebatteerd over de schadelijke effecten van het huidige mobiliteits- en parkeerbeleid op het autogebruik, die indruisen tegen deze keuzevrijheid. Als alle maatregelen uit het gemeentelijk mobiliteitsplan, dat in september vorig jaar door de raad werd goedgekeurd - meerderheid tegen oppositie - na de verkiezingen zouden worden uitgevoerd, zou dit het onevenwicht in het mobiliteitsbeleid dat in Ukkel wordt gevoerd alleen maar versterken.

Op initiatief van de h. Cools werd een motie aangenomen die pleit voor de verbetering van het openbaar vervoer. Helaas zijn nog niet alle eisen in deze motie ingewilligd. Alle leden van de raad zijn voorstander van het verbeteren van de toestand van de voetpaden om het voetgangersverkeer te vergemakkelijken. De h. Cools wees erop dat we allemaal wel eens voetganger zijn, ongeacht ons belangrijkste vervoermiddel.

Uccle en avant respecteert altijd het principe van vrije keuze van vervoermiddel en is helemaal niet tegen fietsen. Ze is alleen van mening dat we de verkeerde weg inslaan door te proberen het fietsen aan te moedigen op hoofdwegen in plaats van op secundaire wegen, zoals de h. Cools in een eerdere vraag over de Waterlooosesteenweg heeft aangegeven.

Ukkel is de gemeente met de slechtste verbindingen met het openbaar vervoer maar 80% van het grondgebied ligt op minder dan 2 km hemelsbreed van een station. De intermodaliteit trein/fiets die de h. Cools bepleit in een interpellatie die hij tijdens de zitting van 25 juni 2020 aan deze raad heeft voorgelegd, krijgt er zijn volle betekenis door. De h. Cools gelooft veel meer in deze intermodaliteit dan in de hypothese dat veel Ukkelaars naar het noorden van Brussel zouden fietsen. De fietsenstallingen moeten echter beveiligd worden in de buurt van stations, met kluisjes zoals die in grote stations bestaan voor bagage. Dit voorstel is al meermaals gedaan maar moet nog in praktijk worden gebracht. Welke maatregelen had het college kunnen nemen om een veilige fietsenstalling te krijgen? Heeft de gemeente overwogen om deze stalling te financieren?

Het RER-vélo is nog steeds niet aangelegd, in tegenstelling tot het Fiets-GEN in Vlaanderen naar en rond Brussel, die het bijvoorbeeld mogelijk maakt om van Leuven naar Brussel te fietsen. In zijn antwoord op de vraag van de h. Cools van 25 juni 2020 zegt schepen Wyngaard dat hij "geen recente informatie heeft over NMBS-lijn 124, behalve dat de werken aan de brug van Stalle waarschijnlijk zeer duur zullen zijn". Heeft hij nu meer informatie over de aanleg van een fietspad langs de sporen over de 5 km tussen het station Kalevoet en het Zuidstation? Wanneer zijn de kosten voor een voetgangersbrug over het viaduct van Stalle geraamd? In ieder geval zou zo'n systeem minder kosten dan de voetgangers/fietsbruggen bij Groenendael of op het grote viaduct in Luxemburg-stad. Een echt fietsbeleid kan niet beperkt blijven tot het aanbrengen van wegmarkeringen en automobilisten een schuldgevoel aanpraten, of hen zelfs tegen fietsers opzetten. In zijn antwoord gaf schepen Wyngaard de volgende informatie over NMBS-lijn 26: "Er is vooruitgang geboekt op lijn 26. Het studie bureau VK Ingénieurs, aangesteld door Leefmilieu Brussel, werkt aan een GEN-fietstracé van Moensberg tot het station Sint-Job, dat soms over de sporen loopt en soms erlangs. Hoe staan de zaken er vier jaar later voor? Is er een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor dit project? Zijn de werken gepland? Wat is het laatste nieuws van het college over dit project?"

Intermodaliteit tussen trein en fiets vergemakkelijken betekent ook de afstand tot stations verkorten. In juni 2020 herinnerde de h. Cools eraan dat hij achter de kortere weg voor voetgangers en fietsers stond die de toegang tot de perrons van het station Sint-Job moest vergemakkelijken dankzij

een doorgang op de Sint-Jobsesteenweg ter hoogte van het voormalige Maison Blanche. De h. Cools heeft gevraagd of het college overweegt andere paden aan te leggen om de toegang van voetgangers en fietsers tot de stations te vergemakkelijken, naar het voorbeeld van de heraanleg van weg nr. 54, die tijdens de vorige legislatuur is uitgevoerd in de richting van de Sophoraslaan om de toegang tot het station Linkebeek te vergemakkelijken. Zijn er tijdens deze legislatuur gelijkaardige projecten uitgevoerd of gepland?

Terwijl de aanleg van een openbaarvervoersverbinding tussen de Stallestraat en het station Kalevoet controversieel is en niet erg gewenst door de bewoners van de Wagenstraat, kan hetzelfde niet gezegd worden van een voetgangers/fietsersverbinding tussen de twee huidige doodlopende straten. Wint het idee om een voetgangers/fietsersverbinding aan te leggen, los van een openbaar vervoerverbinding en de doorgang van de bus, terrein?

**Schepen Wyngaard** ziet niet in hoe het proactieve mobiliteitsbeleid van het college kan worden uitgelegd als schuldgevoel en als het uitspelen van de ene vervoerswijze tegen de andere. De h. Cools zou misschien wat concrete voorbeelden moeten geven.

De aanwezigheid van fietsers op hoofdwegen is al besproken tijdens eerdere vergaderingen van de gemeenteraad.

Volgens schepen Wyngaard is het heel normaal dat fietsers op de Waterlooosesteenweg rijden: er zijn veel winkels en veel mensen doen boodschappen op de fiets.

De aanleg van een fietspad op de Winston Churchillaan is volkomen terecht.

Sommige bewoners hebben bedenkingen bij de aanwezigheid van fietsers in de Vanderkinderestraat en vinden dat ze beter op de hoofddoorgang, de Winston Churchillaan, kunnen rijden, wat indruist tegen de logica die de h. Cools verdedigt.

Schepen Wyngaard van zijn kant vindt dat fietsers evenzeer op hun plaats zijn in de Vanderkinderestraat als in de Winston Churchillaan. Het fietspad is zeker niet perfect maar het is een redelijk compromis en het fietspad dat tijdens deze legislatuur werd aangelegd, is een belangrijke stap vooruit.

Wat de toegang tot de stations betreft, zou de aanleg van extra paden alleen gerechtvaardigd zijn als er op dit gebied een tekort zou zijn. De Ukkelse stations zijn echter vanuit alle richtingen gemakkelijk bereikbaar.

Voor het station Stalle werd onlangs een vergunning toegekend om het te laten voldoen aan de normen voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) en om een nieuwe toegang te garanderen aan de kant van de Haveskerckelaan op de grens met de gemeente Vorst.

Het herinrichtingsproject van het station Sint-Job biedt meer en betere toegang dankzij liften en aangepaste paden voor personen met beperkte mobiliteit.

De verschillende spoorwegoperatoren bespreken met de gemeente Linkebeek een herinrichtingsproject voor het station Linkebeek, dat hoogstwaarschijnlijk bijkomende voetpaden zal omvatten.

Wat het station Kalevoet en de Wagenstraat betreft, is het waarschijnlijk nog iets te vroeg om te zeggen of er een alternatief is voor het oorspronkelijke project. In dit verband wijst schepen Wyngaard erop dat dit project niet van de gemeente maar van de MIVB komt, dat er een stedenbouwkundige vergunning werd toegekend en dat er een reeks stappen aan de gang zijn. Elk initiatief voor een alternatief project zou tijd vergen, aangezien daarvoor een nieuwe stedenbouwkundige aanvraag zou moeten worden ingediend, en het is hoe dan ook niet het college dat aan de Wagenstraat werkt.

Wat het Fiets-GEN betreft, is het dossier van lijn 124, die door Kalevoet loopt, geëvolueerd sinds de laatste discussies over dit onderwerp in de gemeenteraad. Volgens de studie die Beliris in 2023 lanceerde, zijn er drie mogelijke opties voor deze lijn:

- een GEN ten westen van de spoorlijn;
- een GEN ten oosten van de spoorlijn;
- het GEN geheel of gedeeltelijk over bestaande wegen in de buurt van de sporen.

Het GEN langs de sporen zou de duurste optie zijn, aangezien hiervoor onteigening nodig zou zijn. Bovendien zou een dergelijke ontwikkeling minder verbindingen met de buurt hebben, aangezien het een systeem van rechtstreekse sporen langs het spoor zou zijn.

De optie om bestaande wegen te gebruiken zou kruisingen met zich meebrengen, met name bij de Stallestraat, en ook een steilere route.

De gemeente is in ieder geval betrokken bij de studie van de verschillende scenario's.

Het dossier voor lijn 26 is veel minder ver gevorderd. Leefmilieu Brussel heeft een studie gelanceerd maar er is sindsdien weinig meer van vernomen; het is duidelijk dat de gemeentes die bij het project betrokken zijn, kritiek hebben geuit. Het lijkt erop dat Beliris nu de leiding heeft over het project maar dat moet nog bevestigd worden.

Het station Kalevoet is inderdaad bereikbaar via een fietsroute door de Haanstraat, de Kippekenstraat en de Grasmusstraat. Maar schepen Wyngaard geeft toe dat deze verbinding ongemakkelijk wordt wanneer je de Alsebergsesteenweg bereikt, omdat je dan ofwel over een gedeeld voetpad ofwel tussen de tramsporen door moet rijden om de brug te bereiken.

**De h. Cools** antwoordt dat hij nooit kritiek heeft gehad op de Winston Churchillaan, omdat deze breed genoeg is voor een fietspad, wat niet het geval is bij de Waterlooosesteenweg.

Het is geen kwestie van verbieden - sterker nog, hoe kan iemand worden verboden om op zo'n doorgaande weg te fietsen? -Het gaat erom te kijken waar fietsen moet worden aangemoedigd of voorrang moet krijgen.

De h. Cools beschuldigde schepen Wyngaard er niet persoonlijk van spanningen te hebben gecreëerd tussen automobilisten en fietsers maar hij merkte op dat het gewestelijke beleid en de houding van de gewestelijke minister voor Mobiliteit tot dit resultaat hadden geleid.

Volgens de h. Cools moet ieders keuze gerespecteerd worden en moeten er waar mogelijk speciale rijstroken komen.

Het gedeelde trottoir op de Alsebergsesteenweg kan lastig zijn als je bijvoorbeeld een jonge moeder met kinderwagen tegenkomt op je fiets. Hetzelfde probleem kan zich voordoen in de Gulden Kasteelstraat. Het zou interessant zijn om te kijken naar de mogelijkheid van een indeling aan de linkerkant van de gebouwen, om zo een kortere route te creëren, hoewel dit de aankoop van percelen zou vereisen.

**De h. Godefroid** vindt dat de opmerkingen van de h. Cools tegenstrijdig zijn.

Hoe kun je beweren dat je voorstander bent van een evenwichtig gebruik van verschillende vervoerswijzen en je tegelijkertijd verzetten tegen elk initiatief om het gebruik van auto's te beperken, terwijl die 75% van de openbare ruimte in beslag nemen?

**De h. Cools** is voorstander van intermodaliteit voor degenen die dat willen, in plaats van intermodaliteit voor degenen die het zich kunnen veroorloven. De semantische nuance is belangrijk.

We moeten voorkomen dat we beperkingen opleggen en de keuzevrijheid respecteren, vooral omdat sommige mensen in een aantal situaties niet zonder auto kunnen.

Volgens de h. Cools wordt het probleem niet goed aangepakt door het debat alleen te richten op hoe we het gebruik van auto's kunnen terugdringen. In plaats daarvan zou de vraag moeten zijn hoe te investeren in openbaar vervoer. .

De h. Cools De h. Cools dringt aan op het Fiets-GEN vanwege de ontwikkeling van dit type infrastructuur in de Vlaamse regio: er is in Vlaanderen meer dan 400 kilometer fietspad aangelegd langs de spoorlijnen. Waarom zouden we niet hetzelfde kunnen doen langs de spoorlijnen in de Brusselse regio?

Ook op wegen als de Burgemeester Jean Herinckxlaan en de Van Beverlaan zouden dergelijke fietspaden kunnen komen.

**Schepen Wyngaard** is een fervent voorstander van investeringen in zachte mobiliteit.

Hij wijst er echter op dat de h. Cools tijdens de besprekingen over de buitengewone begroting de jaarlijkse investeringen overdreven vond. De kosten voor het aanleggen van gescheiden fietspaden zijn echter hoog.

Het is relatief eenvoudig om een gescheiden fietspad aan te leggen op een weg zoals de Burgemeester Jean Herinckxlaan omdat het een van de breedste wegen in de gemeente is. Het delen van de openbare ruimte vereist daar geen ingewikkelde afwegingen.

Maar aangezien de meeste wegen in de gemeente smaller zijn, vereisen dergelijke investeringen moeilijkere afwegingen, omdat het moeilijk is om aan de behoeften van zowel voetgangers, fietsers als automobilisten te voldoen.

Schepen Wyngaard voegde eraan toe dat er gesprekken aan de gang waren met Parking Brussels om beveiligde fietsparkeerplaatsen aan te leggen aan het station Sint-Job die zowel door buurtbewoners als door NMBS-gebruikers kunnen worden gebruikt. Er lopen gelijkaardige projecten voor de stations Kalevoet en Linkebeek.