

Mondelinge vragen.

Mevr. Czekalski: De impact van de sluiting van het Ter Kamerenbos voor de gemeente.

Mevr. Czekalski herinnert eraan dat het Ter Kamerenbos een belangrijke groene long van het Brusselse gewest is. Met een oppervlakte van 112,34 hectare strekt het bos zich uit over de gemeentes Elsene, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde. De wegen door het bos zijn ook belangrijke verbindingswegen. Leefmilieu Brussel is de eigenaar van het Ter Kamerenbos en de Groendienst van Brussel-Stad zorgt voor het beheer ervan.

In april 2012 heeft Brussel-Stad een mobiliteitsplan opgesteld dat een gedeeltelijke sluiting van het bos voor automobilisten voorziet. Tijdens deze sluiting is deze openbare ruimte bestemd voor fietsers, voetgangers, paardrijders, ... Deze maatregel werd gerechtvaardigd door het feit dat er minder autoverkeer is tijdens weekends, op feestdagen en in vakantieperiodes. Het bos is gesloten voor het autoverkeer in het weekend (tot maandagmorgen 6 uur). De Dianalaan, de Floralaan, de Belle Alliancelaan en de Melkerijlaan blijven toegankelijk voor autoverkeer, terwijl de zuidelijke wegen van het bos voorbehouden worden voor voetgangers.

Sinds 19 maart 2020 is het Ter Kamerenbos volledig afgesloten voor het autoverkeer en dit nog tot eind augustus, krachtens een unilaterale beslissing van Brussel-Stad. Door het afbouwplan is er meer autoverkeer rond het Ter Kamerenbos. De sluiting van het bos verhindert de toegang tot Ukkelse winkels en ziekenhuizen in het zuiden van het gewest waardoor patiënten niet binnen een redelijke termijn naar hun ziekenhuis kunnen gaan.

Welke conclusies werden er getrokken tijdens de overlegvergadering van 26 mei tussen Brussel-Stad en de Brusselse minister van Mobiliteit? Hebben de hulpdiensten het college meer informatie kunnen geven over de impact van het autoverkeer rondom het Ter Kamerenbos? Heeft het college een evaluatie gemaakt van de impact op het milieu, de activiteit van de hulpdiensten en de werking van het openbaar vervoer?

De h. Cools: De sluiting van het Ter Kamerenbos.

De h. Cools geeft aan dat de wegen voor het autoverkeer van het Ter Kamerenbos essentiële verbindingen vormen tussen Elsene, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde. Tijdens normale periodes zorgt een sluiting al voor verkeershinder en meer vervuiling. Op 18 maart 2020 heeft Brussel-Stad beslist om het Ter Kamerenbos volledig te sluiten van 19 maart tot 31 augustus 2020 ten behoeve van social distancing. Volgens de pers was de Ukkelse burgemeester voorstander maar wou hij overleg omdat hij niet wou dat dit een permanente maatregel zou worden, omwille van de mogelijke schade voor de economie en het milieu en de opstopping van de Waterlooosesteenweg.

In 2012 was er een compromis rond mobiliteit tussen Brussel-Stad, Elsene en Ukkel: beperking van het autoverkeer door de permanente sluiting van de Gespanhoek en de gedeeltelijke sluiting van de rest van het bos tijdens weekends, waarbij autoverkeer mogelijk bleef in de Cereslaan, de Melkerijlaan en de Belle Alliancelaan en sommige gedeeltes van de Dianalaan en de Floralaan. Dit compromis had geleid tot problemen in de Waterlooosesteenweg en hij begrijpt niet waarom Brussel-Stad het bos tot eind augustus wil afsluiten.

Waarom heeft het college geen versoepeling hiervan gevraagd in het kader van het afbouwplan? Waarom werd de sluiting niet opgeheven vanaf 11 mei, de opening van de winkels? Heeft het college de bestudering van dit dossier gevraagd aan de gewestelijke verkeerscommissie, aangezien de volledige sluiting van het Ter Kamerenbos eerder ideologische motieven lijkt te hebben dan de beheersing van covid-19? Welk standpunt zal het college verdedigen tijdens het overleg met Brussel-Stad? Welke juridische middelen kan het college aanwenden tegen elk mogelijk plan dat verkeer in het Ter Kamerenbos verhindert?

De h. De Bock: De sluiting van het Ter Kamerenbos.

De h. De Bock bedankt mevr. Culer en Czekalski voor hun petitie rond de heropening van het bos. Door meningen die steeds radicaler lijken te worden, zal het moeilijk zijn om een consensus te vinden. Het gewest lijkt

zijn verantwoordelijkheden in het beheer van dit dossier niet te nemen. Wat is het officiële standpunt van het college inzake de eventuele volledige of gedeeltelijke heropening van het Ter Kamerenbos?

Hij is voorstander van parkings om pendelaars op te vangen maar de Ukkelaars mogen hier niet het slachtoffer van worden. Hij wenst ook dat de luchtvervuiling gemeten wordt omdat minder vlot verkeer meer vervuiling met zich meebrengt. Het Ter Kamerenbos moet voor hem geen autosnelweg worden maar hij vraagt zich af of het bos toegankelijker moet worden voor de bewoners via maatregelen die zorgen voor meer luchtvervuiling. Voor een evenwichtig beheer van het Ter Kamerenbos moet de parkeerproblematiek aangehaald worden, zonder ideologische motieven.

De burgemeester antwoordt dat de beperking van het verkeer al vóór de inperking werd ingevoerd door Brussel-Stad. Volgens de burgemeester was dit geen goed idee omdat nog veel mensen zich moesten verplaatsen. Daarna werd het bos volledig afgesloten, volgens Brussel-Stad een uitzonderlijke maatregel in een uitzonderlijke toestand. De afsluiting werd niet opgeheven na de start van het afbouwplan. De opstopping van de Waterlooosesteenweg heeft geleid tot meer luchtvervuiling en verkeersproblemen voor de hulpdiensten. De burgemeester en de schepenen van Mobiliteit en Handel waren aanwezig op de vergadering van Brussel-Stad met de gewestelijke minister van Mobiliteit over deze toestand.

Brussel-Stad blijft echter de enige instantie die kan beslissen over het verkeer in het Ter Kamerenbos, wat institutioneel gezien verbazingwekkend is. De burgemeester pleit al lang voor een deelname van Elsene, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Genesius-Rode in het beheer van het Ter Kamerenbos omdat deze gemeentes de gevolgen ondervinden van elke beslissing rond deze ruimte. Er moet meer overleg komen. Tijdens deze vergadering werd de noodzaak tot heropening naar de Winston Churchilllaan, de De Frélaan en de Louizalaan aangehaald. Er zijn echter nog talrijke files door de sluiting van de Lorrainedreef. De burgemeester van Brussel-Stad lijkt te begrijpen dat de te radicale beperking van het autoverkeer nefaste gevolgen kan hebben voor de economie van het gewest.

Het Ukkelse college steunt niet alle beslissingen van Brussel-Stad maar heeft wel de garantie gekregen betrokken te worden in de toekomstige discussies. Hij zou verkeerd zijn om deze hand niet aan te nemen, te meer omdat Ukkel institutioneel gezien haar standpunt op geen enkele wijze kan opleggen.