



Interpellatie van mevr. Van Offelen: Landschapsarchitectuur van de rotonde "Beeldhouwers" en QR-codes.

Mevr. Van Offelen geeft de wens door van verschillende bewoners van de wijk "Beeldhouwers" die vinden dat hun rotonde, versierd met het monumentale beeldhouwwerk "Saint Michel tuant le dragon" (Pierre Rulens) een vergelijkbare landschappelijke herinrichting zou moeten krijgen als de rotonde "Florida", die verfraaid is met het werk "L'Anneau" (Raymond Glorie). De bloem- en plantschikking, met honingdragende beplanting, doet vooral het prachtige beeldhouwwerk in het midden van de rotonde in Florida tot zijn recht komen.

Ze herhaalt ook haar voorstel om toelichtende borden met QR-codes te plaatsen onderaan de beelden die in de openbare ruimte worden opgericht. Wanneer zullen deze gedenkplaten worden aangebracht, aangezien het college en de raad dit voorstel hebben toegejuicht?

Schepen De Brouwer antwoordt dat de raad een voorlopig project voor de rotonde "Beeldhouwers" heeft opgesteld, dat aan de bewoners van de wijk en aan de beeldhouwer zal worden voorgelegd voordat het wordt uitgevoerd. Het doel is een plantenpalet te creëren dat harmonieus bij het beeld past, zoals het geval was bij de rotonde "Florida", waarvoor veel energie nodig was van de dienst Wegen, met name voor de voet van het beeld.

De installatie van verklarende borden met QR-codes is gepland, maar heeft vertraging opgelopen door de gezondheidscrisis en het beheer van de verhuizing van de gemeentediensten.



Interpellatie van de h. Cools: Verlenging van de metro naar Ukkel

De h. Cools betreft het dat de directeur-generaal van de MIVB in een interview met Le Soir (9 september 2021) een eventuele verlenging van de metro naar Ukkel pas over 30 of 40 jaar in het vooruitzicht heeft gesteld. Dit standpunt druist in tegen de unanieme motie van de gemeenteraad waarin het Gewest en de MIVB wordt gevraagd een verlenging van de metro naar Ukkel te bestuderen, incl. een verbinding naar de Heldensquare. Een verlenging tot aan de Heldensquare zou een reizigersaantal van 2.500 per uur kunnen opleveren, twee keer zo veel als het verwachte aantal reizigers voorbij de halte Collignon in Schaarbeek in het kader van de noordelijke verlenging.

Werd de directeur-generaal op de hoogte gebracht van deze motie? Is het officieel aan hem doorgegeven? Welke stappen heeft het college ondernomen bij de MIVB na de stemming over deze motie, met name met betrekking tot het metrogedeelte? Waarom heeft de directeur-generaal niet vermeld dat Beliris de opdracht heeft gekregen om een haalbaarheidsstudie uit te voeren voor de zuidelijke verlenging tot Ukkel en Vorst, om zo het beste tracé te bepalen (zie persconferentie van 26 mei 2021)? Zijn het college en de gemeentediensten betrokken bij en geraadpleegd door Beliris in het kader van deze studie? Heeft de gemeente een argument ontwikkeld om het nut van deze verlenging te rechtvaardigen?

De houding van de huidige directeur-generaal staat in contrast met de vorige houding van de MIVB, die eerder al verschillende scenario's rond een verlenging van de metro naar Ukkel had bestudeerd, zoals blijkt uit het boek van Pierre Laconte en Christian Van den Hove "Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles", gepubliceerd door de Fondation pour l'environnement urbain (Alter) in 2016.

Indien, dankzij een echte politieke wil, Beliris wordt gevraagd het project te financieren, zou een eerste verlenging naar de Heldensquare binnen 10 of 15 jaar kunnen worden gerealiseerd. Een dergelijke verlenging zou in overeenstemming zijn met het Plan voor duurzame ontwikkeling van 2018, waarvan kaart 6 verwijst naar de mogelijke aanleg van een openbare vervoerslijn met hoge capaciteit ten zuiden van Ukkel.

De h. Cools betreft het onvolledige karakter van de antwoorden die de leden van het college tijdens de Staten-Generaal over dit onderwerp hebben gegeven.

Schepen Wyngaard antwoordt dat de spreektijd van elke schepen tijdens de Staten-Generaal beperkt is tot 2'30". Dit maakte slechts een snel overzicht van soms complexe kwesties mogelijk. De motie is aan alle betrokken partijen toegezonden. De minister en zijn kabinet en de directeur-generaal van de MIVB hebben er dus nota van kunnen nemen, maar er is nog geen officiële reactie naar de gemeente Ukkel gestuurd.

De cel Mobiliteit van het gemeentebestuur werd uitgenodigd om deel te nemen aan de voorbereiding van de Belirisstudie maar de laatste vergadering waarop de cel hiervoor werd uitgenodigd, met vertegenwoordigers van de gemeente Sint-Gillis, dateert van november 2018 en handelde over het bestek voor de verlenging van het performante openbare vervoersnetwerk naar het zuiden van Brussel. Sindsdien werd de cel Mobiliteit niet meer geraadpleegd.

In de komende dagen zal het college een herinneringsbrief naar de MIVB en de minister van Mobiliteit sturen om hen te vragen welk gevolg zij van plan zijn te geven aan de Ukkelse motie. Maar

ook al is de politieke evolutie van dit dossier bijzonder bemoedigend, toch betwijfelt schepen Wyngaard ten zeerste dat de verlenging van de metro naar Ukkel tegen 2030 effectief kan zijn. In ieder geval zal het college druk blijven uitoefenen op de gewestelijke instanties om de deblokking van dit dossier te verkrijgen, evenals van de dossiers betreffende de Alsebergsesteenweg, de Wagenstraat en het eindpunt van tram 7 in het Albertstation.

De h. Cools stelt met voldoening vast dat er herinneringsbrieven waren verzonden, maar vond dat dit onvoldoende was. Het college moet proactiever zijn en meer druk uitoefenen op de MIVB, het kabinet van de minister en Beliris om fysieke ontmoetingen te hebben, met name om de mensen te ontmoeten die belast zijn met de haalbaarheidsstudie. Bovendien zou aan het adviesbureau dat belast is met het gemeentelijk mobiliteitsplan kunnen worden gevraagd een reeks degelijke argumenten voor te bereiden voor de besprekingen over de verlenging van de metro naar Ukkel.

De woorden van de directeur-generaal van de MIVB (de bevolking van Ukkel zal genoeg moeten nemen met de renovatie van de Alsebergsesteenweg) tonen aan dat de argumenten zeer overtuigend zullen moeten zijn om het tij nog te kunnen keren.



Interpellatie van de h. Cools: Herinrichting van de Horzelstraat.

De h. Cools wijst erop dat het gedeelte van de Horzelstraat tussen het station Moensberg en de grens met de gemeente Linkebeek in zeer slechte staat verkeert. Hij had dit al in mei 2019 via een schriftelijke vraag aangehaald. Het college gaf aan dat deze straat moest worden gerenoveerd en dat het bovenste deel ervan reeds werd opgemeten i.v.m. een volledige herinrichting waarvoor een bouwvergunning zal worden aangevraagd.

De situatie is sinds 2019 niet veranderd: nog steeds geen geschikte voetgangersroutes en voldoende parkeergelegenheid, zoals door de bewoners gewenst. De straat werd geasfalteerd tot nr. 379, maar daarna zijn er grote gaten. Scheuren beschadigen huizen die trillen telkens er een bus passeert. Is er een renovatie gepland?

Waarom heeft de MIVB een landmeter opdracht gegeven dit stuk straat op te meten? De frequentie van de bussen is minder dan 10 minuten in elke richting en het verkeer is des te helser omdat voertuigen elkaar op zo'n smal traject niet kunnen passeren. De situatie is er niet beter op geworden sinds 2019 buslijn 70, waarvan het grootste deel van de route samenvalt met die van de 43, is ingevoerd. Het was beter indien bus 70 zijn eindpunt Homborch had bereikt door ter hoogte van de spoorbrug na de halte "Griottes" af te slaan, zoals hijzelf in 2019 had voorgesteld. Is het college hiertoe bereid? Zou zwaar vrachtverkeer niet verboden moeten worden zolang de weg zo smal blijft?

Al bijna 4 jaar is de toegang tot de parking op het NMBS-terrein en de Horzelstraat aan de halte Moensberg gesloten op initiatief van de schepen van Reinheid wegens sluikstorten. Deze situatie veroorzaakt veel problemen in de buurt omdat NMBS-gebruikers een parkeerplaats nodig hebben voor hun voertuig aan halte Moensberg. In 2019 werd aangekondigd dat er een overeenkomst over de parking was gesloten met Infrabel: heropening van de parking zodra er een automatische slagboom is. In het antwoord op een mondelinge vraag van de h. De Bock (25 juni 2020) was het college niet langer van plan deze ruimte tijdelijk als parking te gebruiken en wachtte het op de installatie van deze parking door Infrabel. Op de affiche op deze site staat dat Infrabel in april van dit jaar een milieuvergunning heeft gekregen voor de exploitatie van een parking met 103 plaatsen. Is er een bouwvergunning verleend? Wat is de status van dit project?

Is er enige vooruitgang geboekt in het dossier betreffende de riolering van het deel van de Horzelstraat dat momenteel geen riolering heeft?

Schepen Wyngaard erkent dat de Horzelstraat in slechte staat verkeert. Het gedeelte vlakbij Linkebeek is des te moeilijker aan te pakken omdat het zo smal is. De asfaltlaag zal eind 2021 of begin 2022 worden hersteld maar putten opvullen is slechts een kleine moeite. Bovendien werd begonnen met de voorbereiding van een rooilijnplan voor het gedeelte tussen het Linkebeekplein en Moensberg. Een voorlopige versie hiervan zou tijdens de vergadering van oktober aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

De configuratie van de ruimte legt soms echter beperkingen op: aangezien in het gedeelte tussen nr. 354 en 383 exact 7,5 meter breed is en min. 5,5 meter moet worden gereserveerd voor bussen, is er aan elke kant slechts 90 cm over voor voetpaden. Toch moet het rooilijnplan het

mogelijk maken de veiligheid van de voetgangers te verbeteren. In november zal een openbaar onderzoek worden gehouden en het definitieve rooilijnplan zou in december 2021 of januari 2022 moeten worden goedgekeurd.

Het college heeft nog geen besluit genomen over een verbod op voertuigen van 3,5 ton. Het college heeft besloten af te zien van de inrichting van de parking Infrabel omdat dit tienduizenden euro's zou kosten. Het is de verantwoordelijkheid van Infrabel om deze site op een permanente basis in te richten.

De aanleg van riolering in de Horzelstraat is gepland voor 2022. De betrokken bewoners zullen op de hoogte worden gebracht via een huis-aan-huisbericht en een infosessie.

De h. Cools dringt erop aan dat de werkzaamheden in de Horzelstraat in de begroting voor 2022 worden opgenomen zodat ze in 2023 kunnen worden uitgevoerd.



Interpellatie van mevr. Fraiteur: Beslissing van het hof van beroep inzake het Ter Kamerenbos.

Mevr. Fraiteur heeft met genoegen vernomen dat het hof van beroep op 16 september de veroordeling van Brussel-Stad heeft bevestigd in de zaak van de afsluiting van de zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos. Deze beslissing bevestigt het vonnis in eerste aanleg dat de rechtmatigheid erkent van het door de gemeente Ukkel verdedigde standpunt. Als gevolg van dit vonnis werd Brussel-Stad gedwongen de Bosvoordelaan en de Braziliëlaan naar de Franklin Rooseveltlaan open te stellen en in te stemmen met de organisatie van een test door een onafhankelijk bureau van deskundigen tegen het einde van dit jaar.

Het verkeer is chaotisch sinds het begin van het schooljaar, na de gedeeltelijke sluiting van het bos. Wat zijn de praktische gevolgen van de beslissing van het hof van beroep? Welke wegen zullen waarschijnlijk weer open zijn voor verkeer? Wanneer en hoe zal het onafhankelijke bureau van deskundigen de test uitvoeren?

Mondelinge vraag van de h. De Bock: De veroordeling van de gemeente Ukkel tot schadevergoeding van het Brussels Gewest en de veroordeling van Brussel-Stad door het Brusselse hof van beroep in het beroep tegen de sluiting van het Ter Kamerenbos

Mevrouw Maison, die naar de vraag van **de heer De Bock** verwijst, herinnert eraan dat het Brusselse hof van beroep zopas de veroordeling van Brussel-Stad voor haar houding in de zaak van het Ter Kamerenbos had bevestigd en een boete van € 100.000 had opgelegd. Het Gewest, in eerste aanleg veroordeeld tot betaling van de boete, wordt ditmaal niet meer veroordeeld omdat het niet de bevoegde autoriteit is om de maatregelen te nemen. Het Gewest heeft dus terecht beroep aangetekend en het is gemakkelijker te begrijpen waarom wij zowel het standpunt van de gemeente Ukkel als dat van het Gewest kunnen steunen. Feit blijft dat de minister van Mobiliteit in deze zaak een kwalijke rol heeft gespeeld, door de kant van de stad te kiezen in plaats van te proberen boven de strijd te blijven staan. Degenen die in andere zaken hebben geweigerd in beroep te gaan, zouden hier misschien lessen uit moeten trekken.

De gemeente Ukkel heeft gewonnen van Brussel-Stad en de collegeleden die het initiatief hebben genomen tot dit beroep en leden van de gemeenteraad die dit beroep hebben gesteund moeten worden gefeliciteerd. Volgens de rechtbanken hadden ze gelijk. Bovendien citeert het hof de Ukkelse motie van 25 juni 2020, aangenomen na de indiening van een motie door de oppositiefracties Défi en Uccle en avant. In het vonnis wordt ook verwezen naar de huidige situatie, die de gemeente volgens de bewoordingen die zij gebruikt, tevreden lijkt te stellen.

Politiek gezien is het zo dat vroegere meerderheden geen zijstappen in het college of de raad duldden, terwijl nu een college en een meerderheid over deze kwestie verdeeld kunnen zijn. De politieke lezing is interessant. Ik herinner me tijden waarin bij vorige meerderheden geen enkele stap werd aanvaard in het college of in de gemeenteraad, terwijl voortaan een college en een gemeentelijke meerderheid verdeeld kunnen zijn over deze kwestie, zoals de Défi-fractie had aangekondigd. Het is echter belangrijk dat de Ukkelse inwoners eensgezind blijven over deze kwestie. De MIVB en Mobiel Brussel lachen om het standpunt van het college omdat ze weten dat de beslissing bij de schepen van Mobiliteit ligt. Een dergelijk precedent heeft zich in de afgelopen 15 jaar

nooit voorgedaan, maar het college probeert zijn standpunt te rechtvaardigen door zijn alliantie, waarin, bij gebrek aan overeenstemming, ieder zijn eigen rol speelt.

Ten gronde wordt het door Brussel-Stad verdedigde standpunt door het hof van beroep te Brussel resoluut veroordeeld. De stad had deze wijzigingen nooit eenzijdig mogen opleggen, zonder rekening te houden met de gevolgen ervan voor de aangrenzende gebieden. Zij had de zuidelijke lus niet mogen sluiten, vooral omdat het plan "Good Move" geen regelgevende reikwijdte had, en zij had zich ook niet mogen verschuilen achter pseudotests die door de pandemie en de inperking werden beïnvloed. Brussel-Stad en de gewestelijke regering, in het bijzonder de minister van Mobiliteit, hebben de elementaire beginselen van voorzichtigheid en zorgvuldigheid veronachtzaamd.

Wat is het standpunt van het college na dit vonnis? Zal het college de heropening van de zuidelijke lus afdwingen, al is het maar gedeeltelijk, volgens het scenario dat de voorkeur geniet van Défi en de MR (zuidelijke lus, aan de kant van de Waterloo-sesteenweg)?

De h. Cools is van mening dat de beslissing van het hof van beroep de ondernomen gerechtelijke stappen legitimeert. Wat is de mening van het college over het besluit inzake de opening van de zuidelijke lus? Gaat het om de hele zuidelijke lus of om de verkorte zuidelijke lus zoals die momenteel voor het verkeer is opengesteld (van de Lorrainedreef tot de Franklin Rooseveltlaan via de Braziliëlaan)?

Enkele maanden geleden heeft de burgemeester de gemeenteraad meegedeeld dat er met Brussel-Stad overleg zou worden gepleegd over het tijdschema van de sluitingen waartoe in het kader van bepaalde evenementen wordt besloten, of het nu gaat om de volledige lus of de beperkte lus. Vindt deze raadpleging plaats? Slaagt het college erin om in bepaalde gevallen sluiting te voorkomen? De automobilisten moeten van tevoren op de hoogte worden gebracht van de genomen maatregelen, met name door middel van de verlichte borden.

De burgemeester is het hof van beroep dankbaar dat het heeft bevestigd dat Ukkel volkomen in zijn recht stond. Volgens het vonnis moet Brussel-Stad alle maatregelen nemen die zij passend acht om een einde te maken aan de kennelijke onwettige situatie m.b.t. de zogenaamde zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos, waarbij de doorgang van de MIVB-bus 41, prioritaire voertuigen en georganiseerd vervoer wordt toegestaan. Volgens het college werd de gemeente Ukkel niet serieus genoeg genomen tegenover de onverzettelijke houding van Brussel-Stad. Dit heeft geleid tot de indiening van een motie en deze rechtszaak. Brussel-Stad heeft de conclusies van het vonnis van het hof van beroep aanvaard en zal niet in beroep gaan bij het hof van cassatie. Aangezien een slot is ingesteld, kan de situatie niet slechter zijn dan zij tot dusver is geweest. Maar aangezien de situatie nog verre van bevredigend is, zal het college de dialoog met Brussel-Stad ondanks de moeilijkheden voortzetten. De burgemeester is van mening dat de handhaving van een drastische afsluiting, waardoor 70% van het verkeer vast komt te zitten, niet realistisch is en zou voorstander zijn van de openstelling van de zogenaamde "westelijke lus", langs de as Diane-Paronama-Groenendael tot aan de Lorrainedreef en de Terhulpe-sesteenweg, waardoor de levenskwaliteit van de bewoners van de Waterloo-sesteenweg zou verbeteren.

Naar aanleiding van dit vonnis van het hof van beroep heeft Brussel-Stad een adviesbureau ingeschakeld, dat niet bevredigend bleek te zijn. De zaak werd terugverwezen naar de gemeenteraad van Brussel-Stad voor de aanstelling van een nieuw adviesbureau om de tellingen uit te voeren. Aangezien de betrekkingen met burgemeester Close en Brussel-Stad momenteel meer bevorderlijk zijn voor overleg, wanhoopt het college niet aan Brussel-Stad ervan te kunnen overtuigen de tellingen in december uit te voeren, in een periode die niet zou worden verstoord door de context van de gezondheids-crisis.

Mevr. Fraiteur vraagt wanneer de Ukkelaars daadwerkelijk een verbetering van de situatie zullen zien.

De burgemeester antwoordt dat het college alles in het werk stelt om de deblokking van dit dossier te bespoedigen maar dat het geen termijnen kan vaststellen. Een vergadering over dit onderwerp met de andere Gewesten is gepland voor 24 november.

Mevr. Maison neemt nota van de toezeggingen van de meerderheid maar herinnerde eraan dat het college in deze zaak niet solidair was geweest in zijn openbare uitingen.