



Interpellatie van de h. Cools: Europees Jaar van de Jeugd.

De h. Cools wijst erop dat 2022 het Europees Jaar van de Jeugd zal zijn. Dit initiatief van de Europese Commissie is bedoeld om de EU, de lidstaten en de gewestelijke en lokale autoriteiten aan te moedigen de inspanningen van jongeren tijdens de pandemie te erkennen, hen te steunen, met hen in dialoog te gaan en hen aan te moedigen actieve burgers en actoren van positieve verandering te worden.

Heeft het college in dit kader een activiteitenprogramma voor jongeren ontwikkeld? Werd het advies van de jeugdraad hierover ingewonnen? Is deze raad nog actief, aangezien zijn bestaan niet eens wordt vermeld op de jeugdpagina van de gemeentelijke website? De evolutie van de pandemie zou het mogelijk moeten maken vanaf volgend voorjaar of volgende zomer een hele reeks activiteiten te hervatten. Kunnen er dan taalkundige, culturele of sportieve uitwisselingen tussen jongeren uit de gemeente Ukkel en andere gemeenten in het buitenland worden overwogen?

Schepen Delwart herinnert eraan dat de jeugd een onderwerp van zorg is voor de gemeenteraad aangezien er bijna elke maand vragen en interpellaties aan worden gewijd. Schepenen Delwart en Ledan zijn actief bezig met de voorbereiding van de Staten-Generaal van de Jeugd met de hulp van een vzw gespecialiseerd in jongerenparticipatie. Deze Staten-Generaal zullen het mogelijk maken de door de jeugdraad op gang gebrachte dynamiek in een professioneler kader opnieuw op gang te brengen.

Het feit dat deze vergadering voorlopig niet meer actief is, betekent niet dat het college geen contact meer heeft met de jeugd, ook niet voor het beheer van de pandemie. De gemeente werkt samen met het jeugdcentrum Antirides dat vernieuwende initiatieven heeft genomen om het contact tussen jongeren in deze moeilijke periode in stand te houden, met name door wandelingen te organiseren. Schepen Delwart onderstreept ook het werk dat door vzw Le Pas met jongeren wordt gedaan. De Staten-Generaal is een gelegenheid om de stem van de jeugd te horen, niet alleen over de pandemie maar ook over Europese thema's.

Schepen Ledan benadrukt dat het van belang is een verband te leggen tussen lokale actie op het niveau van een gemeente en internationale actie in het ruimere kader van de Europese Unie. Het verheugt haar dat de Commissie 2022 tot Europees Jaar van de jeugd heeft uitgeroepen om jongeren een betere toekomst te bieden op het gebied van ecologie en sociale of digitale inclusie.

Een van de initiatieven die de gemeente in dit verband heeft gelanceerd, is de Staten-Generaal, gericht op jongeren van 12 tot 26 jaar, dat zal plaatsvinden in de vorm van workshops in scholen en buurtverenigingen. Dit proces zal beginnen met een enquête onder jongeren en eindigen met een forum eind mei. Het doel hiervan is jongeren aanmoedigen deel te nemen aan de lokale democratie zodat zij echte actieve burgers worden. Jongeren zullen ook kunnen deelnemen aan het leven van de stad via het participatiebudget 2022 waarvoor de minimumleeftijd voor deelname is verlaagd tot 14 jaar. Ook jongeren vanaf 16 jaar komen in aanmerking voor de subsidie Ondersteuning burgerprojecten.

Schepen Ledan noemt ook initiatieven ter bevordering van de mobilisatie van jongeren in het kader van de oproep tot het indienen van projecten "Solidaire school". Het college steunt ook het "Repair Café Vélo", een jongeren van jongeren. In het kader van het Europees Jaar van de Jeugd stelt

het college ook voor de Europese burgerprijs toe te kennen aan een jongere onder de 26 jaar. Digitale inclusie werd geconcretiseerd door de ontwikkeling van openbare digitale ruimtes, met name in bibliotheken.

Maar de belangstelling voor de jeugd is een transversaal prisma dat de actie zal inspireren van alle gemeentediensten die zullen samenwerken met scholen, culturele podia, het OCMW en het plaatselijke verenigingsleven. Alle initiatieven die in 2022 worden uitgevoerd, of ze nu voor jongeren zijn bedoeld of van jongeren zelf uitgaan, zullen in de Wolvendael en op de gemeentelijke website worden gepubliceerd.

De h. Cools wenst dat de gemeentelijke website wordt bijgewerkt om rekening te houden met de door mevr. Ledan verstrekte informatie. Hij benadrukt de noodzaak om taaluitwisselingen met Nederland en het Verenigd Koninkrijk te bevorderen om het gebruik van het Nederlands en het Engels onder jongeren te verbeteren. Hij hoopt ten eerste dat deze taaluitwisselingen kunnen worden hervat zodra de pandemie voorbij is.



Interpellatie van mevr. Fraiteur: Parkeertekort in het centrum van Ukkel: welke oplossingen?

Mevr. Fraiteur herinnert eraan dat het parkeertekort in het centrum geen nieuw verschijnsel is. Er is een grote parkeerdruk in de wijk en zonder maatregelen kan dit nog veel erger worden. De renovatie van de Alsebergsesteenweg heeft gezorgd voor brede, comfortabele trottoirs, met als gevolg de schrapping van meer dan 50 parkeerplaatsen in het winkelgebied. De haaks op de weg liggende straten worden steeds vaker geconfronteerd met wildparkeren. Toeschouwers in het cultureel centrum kunnen moeilijk een parkeerplaats vinden en door de komst van het theater Le Public zal dit nog slechter worden.

In het centrum van de gemeente is er een parkeergarage (Dekenijstraat) maar deze telt slechts 40 plaatsen voor het publiek op de eerste verdieping en nog eens 40 plaatsen gereserveerd voor handelaars en omwonenden op de kelderverdieping. De overwogen aanleg van een ondergrondse parkeergarage onder het Jean Vander Elstplein, al meerdere jaren overwogen, werd door het Gewest afgewezen.

Wat oplossingen overweegt het college? Er zouden al contacten zijn met handelaars en wijkbewoners. Wat zijn de volgende stappen in dit overleg?

De h. Cools merkt met enige verbazing op dat mevr. Fraiteur de realiteit van het probleem lijkt te hebben ontdekt.

Mevr. Fraiteur ontkent het zojuist ontdekt te hebben.

De h. Cools wijst erop dat de vragen van mevr. Fraiteur identiek zijn aan de vragen die de h. De Bock vorige maand in een mondelinge vraag heeft gesteld en die hij zelf in 2019 had gesteld. Hij vroeg zich ook af of vragen over hetzelfde onderwerp in zo'n kort tijdsbestek wel in overeenstemming zijn met het reglement.

Hij herinnert eraan dat het college zijn goedkeuring had verleend aan de massale vermindering van parkeerplaatsen in de Alsebergsesteenweg, zowel in zijn advies over de lopende werken als in het advies uitgebracht in het kader van de overlegcommissie. Hij wil graag meer informatie over de door het Gewest geweigerde parking.

In zijn interpellatie van 2019 had hij melding gemaakt van de uitgevoerde haalbaarheidsstudie maar er werd geen gevolg aan gegeven. Hij betreurt de schrapping van meer dan de helft van de parkeerplaatsen en stelt voor nieuwe parkeerplaatsen te creëren in het depot van de dienst Wegen in de Gelovigenstraat. Schepen Wyngaard antwoordde dat het aantal beschikbare plaatsen zeer beperkt zou zijn maar leek meer open te staan voor deze oplossing in zijn antwoord op de mondelinge vraag van de h. De Bock vorige maand. Wat is de huidige situatie?

In zijn tussenkomst van 2019 gaf hij ook de mogelijkheid aan om 's avonds en 's nachts de parkeerplaatsen van grote supermarkten (Delhaize, Lidl, Carrefour) te mobiliseren voor omwonenden, die overdag uiteraard voorbehouden zijn aan de klanten van deze winkels.

De h. Cools is enigszins sceptisch over de wijziging van het statuut van de parkeergarage op de kelderverdieping van Dekenij: het parkeerprobleem zal niet worden opgelost door over te

schakelen van een systeem met maandelijkse huur naar een systeem met parkeerautomaten en door de maandelijkse gebruikers te verplichten een abonnement te nemen op een bewoners- of bedrijfskaart. De parkeerproblemen in Ukkel-Centrum kunnen alleen echt worden opgelost door nieuwe parkeerplaatsen te creëren. Oplossingen onder het Jean Vander Elstplein of in de omgeving van Globe kunnen dus niet definitief worden uitgesloten.

De h. De Bock is het volledig eens met de h. Cools.

De h. Desmet verklaart dat het voor Ecolo een illusie is te denken dat het parkeerprobleem kan worden opgelost door het aantal parkeerplaatsen te handhaven of uit te breiden. Dit standpunt wordt bevestigd door alle studies die op dit gebied zijn verricht. En de verschillende meerderheden die elkaar de afgelopen 20 jaar in Ukkel hebben opgevolgd, zijn er niet in geslaagd oplossingen te vinden met systemen zoals parkeerautomaten of gereguleerd parkeren.

In werkelijkheid ligt het parkeerprobleem in Ukkel-Centrum, of in andere stedelijke gebieden, in de concurrentie met het bijna gratis parkeren dat in winkelcentra wordt aangeboden. Het spreekt voor zich dat het gemeentebestuur in geen geval kon concurreren met infrastructuren zoals Woluwe Shopping Center. De bevordering van de handel in een gebied als Ukkel-Centrum vereist een specifieke aanpak, die een reële toegankelijkheid van het openbaar vervoer en een betere kwaliteit van de trottoirs vereist, ook al leidt dit tot een vermindering van parkeerplaatsen. Hij erkent de realiteit van de parkeermoeilijkheden voor omwonenden maar vindt het belangrijk het aspect van de omwonenden te scheiden van het aspect van de bevordering van de lokale handel.

De burgemeester betreurt de onwaarheden, de intellectuele oneerlijkheid en andere demagogische uitlatingen op sociale netwerken over het optreden van het college op dit gebied. Het is onjuist te beweren dat het college de huidige parkeerbependingen steunde, aangezien het een ongunstig advies heeft uitgebracht.

Hij herinnert er ook aan dat met de voormalige gewestelijke minister van Mobiliteit Pascal Smet een akkoord was bereikt om een haalbaarheidsstudie uit te voeren over de eventuele ondergrondse parkeergarage onder het Jean Vander Elstplein. De nieuwe benoemde minister na de regeringswisseling deelt deze mening niet. Hoewel we deze koerswijziging betreuren, kunnen we de werking van de democratische instellingen alleen maar respecteren. Mevr. Van den Brandt, de opvolger van de h. Smet, stelt een parkeerterrein voor aan de rotonde Menhirs op het terrein "Infac/Infobo". Volgens de burgemeester is dit geen geloofwaardig alternatief omdat de parking veel te ver weg is.

Als er tien jaar geleden doortastend was opgetreden, had de huidige situatie voorkomen kunnen worden. Het college benadert dit dossier in ieder geval pragmatisch, met oplossingen die snel in praktijk kunnen worden gebracht en is bereid het complexe debat over mobiliteit zonder demagogie te voeren.

De h. Cools is geschokt door de opmerkingen van de burgemeester die hij absoluut weerlegde. Het college had inderdaad gunstige adviezen uitgebracht over de renovatie van de Alsebergsesteenweg, waarvoor het naar eigen zeggen had getracht 5 of 6 extra parkeerplaatsen te verkrijgen. Het college heeft lang niet alle middelen gebruikt waarover het beschikte: als het echt vijandig tegenover het project stond, had het beroep kunnen aantekenen tegen de afgegeven vergunningen.

De h. Cohen sluit zich aan bij de opmerkingen van de burgemeester. Uit het onderzoek van de ontstaansgeschiedenis van dit verhaal blijkt dat de gemeente niet de drager was van dit project, dat haar werd opgelegd.

Schepen Wyngaard antwoordt dat de aangebrachte inrichtingen de weg een heel ander aanzien geven dankzij de kwaliteitsbestrating en de aanplanting van bomen. De aannemer is zijn verbintenis nagekomen om de inrichting van dit commerciële gedeelte vóór het einde van het jaar te voltooien.

Over dit project is uitvoerig overleg gepleegd. De burgemeester, schepen Wyngaard en schepen Delwart hebben herhaaldelijk de gelegenheid gehad om met handelaars en bewoners te spreken. Deze uitwisselingen werden verlengd door vergaderingen van de stuurgroep, openbare infosessies, aangevuld door informatie in de Wolvendael, op Facebook en de gemeentelijke website. Er moet echter op worden gewezen hoe moeilijk het is een groot project op een dergelijke smalle weg uit te voeren.

De raad heeft een openbare vergadering over het parkeer- en mobiliteitsvraagstuk in Ukkel-Centrum, oorspronkelijk gepland voor december, verschoven naar 17 januari, omdat hij het van belang achtte dat deze vergadering fysiek zou plaatsvinden. Schepen Wyngaard hoopt dat de omstandigheden dit zouden toelaten.

Het college is zich bewust van de parkeerproblemen in Ukkel-Centrum. In de studie van Parking Brussels over Ukkel-Centrum werd het vooruitzicht geanalyseerd van een ondergrondse parkeergarage, die samen met minister Smet werd overwogen. Een dergelijk project vereist echter de tussenkomst van een particuliere exploitant die bereid is risico's te nemen, wat niet vanzelfsprekend is, en de ondergrondse parkeergarage onder het Miroirplein in Jette voldoet lang niet aan de eisen. Bovendien blijkt uit de studie van Hub Brussels over deze wijk dat nauwelijks een kwart van de klanten van Ukkel-Centrum de auto neemt. De overgrote meerderheid van deze klanten gaat te voet of met het openbaar vervoer. Dit is een kenmerk dat Ukkel-Centrum duidelijk onderscheidt van de andere winkelwijken in Ukkel.

Het feit dat tram 51 pas in 2023 weer door dit gebied zal rijden, is een extra moeilijkheid, waarop het college heeft gereageerd door in zijn advies in de overlegcommissie compensatie te eisen. Op verzoek van omwonenden en handelaars is met het Gewest besloten om de gelijkvloerse inrichting uit te breiden tot het kruispunt tussen de Joseph Bensstraat en de Floréalaan, terwijl het oorspronkelijk niet verder mocht gaan dan de Alphonse Asselbergstraat. Het college is ook tussengekomen om een vijftiental parkeerplaatsen terug te vorderen op het gedeelte tussen de Xavier De Buestraat en de Alphonse Asselbergstraat. Aangezien het college op deze twee punten niet werd gehoord, stelde het beroep in op gewestelijk niveau en slaagde het erin de zaak te winnen dankzij de constructieve dialoog die op gang werd gebracht.

Onder de mogelijke oplossingen noemde schepen Wyngaard ook het dynamischer beheer van de parkeergarage Dekenij/Sint-Pieter dankzij een systeem van "parkeren op afstand", het gebruik van het depot van de Wegendienst in de Gelovigenstraat, beschikbaar door de verhuizing van de gemeentediensten, en het vrijmaken van een tiental parkeerplaatsen dankzij de invoering van eenrichtingsverkeer in de Postiljonstraat op het gedeelte tussen de Xavier De Buestraat en de Gelovigenstraat.

De h. De Bock wenst dat de twee door schepen Wyngaard genoemde studies op de gemeentelijke website beschikbaar worden gesteld. Volgens hem zou het interessant zijn om de respectieve aandelen van de door de klanten van de winkels in Ukkel-Centrum gebruikte vervoermiddelen vóór en na de werkzaamheden te vergelijken.

De h. Cools nodigt iedereen uit om de rubriek "overlegcommissie" op ukkel.be te raadplegen: daar is te zien dat het op 4 december 2019 uitgebrachte advies inderdaad unaniem gunstig was. De opmerkingen van de h. Cools waren derhalve geenszins demagogisch of intellectueel oneerlijk toen

hij verklaarde dat de gemeente voorstander van het project was. Er was weliswaar beroep aangetekend tegen de uitbreiding van de zone op maaiveldniveau maar het betrof een wijziging die was gevraagd omdat niet was voldaan aan een voorwaarde van de overlegcommissie.

De h. Norré verzoekt het college toe te zien op het onderhoud van het weggedeelte waaraan is gewerkt en dat dezelfde belangstelling wordt getoond voor de rest van de weg waaraan moet worden gewerkt, met name het gedeelte dat doorloopt tot de Coghenlaan. De aandacht van het college mag niet beperkt blijven tot het strikt commerciële gedeelte van deze sector.

Schepen Biermann erkent dat het college in de overlegcommissie een gunstig advies had uitgebracht over de renovatie van de Alsebergsesteenweg maar vulde dit aan met opmerkingen over het parkeerprobleem en de noodzaak om daarop te reageren met compensatie. De auteur van het project, in dit geval Brussel Mobiliteit, heeft in dit verband echter geen enkel initiatief genomen.

Schepen Wyngaard wijst erop dat de mogelijke oplossingen voor de parkeergarage van Dekenij en het depot van de Wegendienst in de Gelovigenstraat tijdens de openbare vergadering van 17 januari zullen worden besproken. In dit stadium is er nog geen definitief besluit genomen.

Wat het parkeerpotentieel in de buurt van de supermarkten betreft, biedt het gesprek met de beheerder van de warenhuizen aan de kant van de Gatti de Gamondstraat interessante perspectieven. Daarentegen is de parkeerplaats van de het warenhuis aan de George Marlowsquare verzadigd, althans overdag.

De vermindering van het aantal parkeerplaatsen is niet het gevolg van ideologie maar van de noodzaak om de bepalingen van het verkeersreglement inzake de vereiste afstand tussen een parkeerplaats en een kruispunt na te leven en de wens om een breedte van twee meter voor de trottoirs te garanderen en een zeer "minerale" rijweg groener te maken.



Interpellatie van de h. Cools: De nieuwe brug over de Carsoellaan.

De h. Cools herinnert ons eraan dat de brug over de spoorweg Jean en Pierre Carsoellaan om veiligheidsredenen moet worden afgebroken en herbouwd. Het is dan ook logisch dat Infrabel een stedenbouwkundige vergunning aanvraagt voor deze afbraak- en heropbouwoperatie. Het grootste deel van de administratieve procedure voor de behandeling van deze aanvraag is reeds voltooid.

Het welslagen van het project is van cruciaal belang voor de Sint-Jobswijk, aangezien de nieuwe brug, eenmaal herbouwd, zeker meer dan een eeuw zal blijven bestaan. De in dit project geplande brug lijkt echter meer op een spoorwegtunnel dan op een brug en wordt door de bewoners van de wijk gezien als een milieuafwijking vanwege het beton en de aantasting van het groene netwerk. Het wijkcomité wil daarom het tunnelbrugproject vervangen door een smallere brug die beperkt blijft tot de directe diagonaal.

De bewoners zien de noodzaak niet in van de aanleg van een openbaar plein in de nabijheid van het Sint-Jobsplein. De aanleg van zo'n grote plaat zou niet alleen schade toebrengen aan de vegetatie, maar zou ook het hele gebied onder de brede tunnelbrug onveilig maken. De PBM-opritten (personen met beperkte mobiliteit), waarvan het zigzagtraject, zoals in het project is gepland, in beton uitmondt, zouden voordelig kunnen worden vervangen door liften.

De h. Cools erkent echter het belang voor de intermodaliteit trein/tram/fiets van de beveiligde stalling voor 200 fietsen die naast het restaurant "Le Passage" is gepland. Maar het is een doorn in het oog vanuit esthetisch oogpunt. Voor de schuilplaats en de brug als geheel had een architectuurwedstrijd moeten worden uitgeschreven, waardoor een kwalitatief hoogstaand project op functioneel, ecologisch en esthetisch vlak tot stand had kunnen komen. Er moet een oplossing worden gevonden om de brug esthetischer te maken. Volgens de h. Cools is een stalling voor 200 fietsen misschien niet nodig. Gezien het verkeer in het station zou de capaciteit kunnen worden teruggebracht tot 150 fietsen.

In 2019 heeft het bestek van de projectgerelateerde impactstudie geleid tot een openbaar onderzoek. In het advies van de overlegcommissie over dit bestek werd aangedrongen op overleg met de buurtcomités. Dit is echter niet gebeurd. Waarom hebben de vertegenwoordigers van het college zich niet voor deze raadpleging uitgesproken tijdens de vergaderingen van de commissie die deze effectenstudie begeleidt? Bij lezing van de 450 bladzijden van deze studie wordt duidelijk dat er geen echte analyse van de alternatieven voor het project is gemaakt. Waarom heeft het college niet verzocht om een diepgaander onderzoek naar mogelijke alternatieven?

Naar aanleiding van de effectenstudie heeft de overlegcommissie, die op 20 juli, - midden in de schoolvakantie - bijeenkwam om deze te bespreken, een gunstig advies uitgebracht met enkele homeopathische voorwaarden die niet aan de opmerkingen van de bewoners voldeden. De laatstgenoemden werden niet echt geraadpleegd, aangezien hen via zoom slechts het voltooid project werd voorgelegd dat aan een openbaar onderzoek was onderworpen.

In de zomer heeft het buurtcomité een tegenproject opgesteld, met de steun van een groep deskundigen, waaronder architecten en bouwkundig ingenieurs. Dit project zou veel minder kosten dan dat van Infrabel, omdat de vloerplaat kleiner zou zijn. Bovendien zou het de werking van een multimodaal knooppunt op deze plaats garanderen, en tegelijk zorgen voor een betere integratie in

de typologie van de wijk, een betere ecologische voetafdruk, het herstel van de wildcorridor en een vermindering van de hoeveelheid beton.

Is het college, dat van dit project op de hoogte is gebracht, bereid dit te steunen bij Infrabel en de gewestelijke administratie voor stedenbouwkundige planning? Het tegenproject van de bewoners werd zopas voorgesteld aan Infrabel en de MIVB. Zou het niet wenselijk zijn dat de gemeente aan deze of een volgende vergadering deelneemt, evenals de gewestelijke autoriteiten, zodat alle partijen betrokken zijn bij de ontwikkeling van een creatief en milieuvriendelijk project?

Schepen Wyngaard wenst de opmerkingen van de h. Cools te nuanceren: het is waarschijnlijk dat sommige bewoners het project als een "milieufwijking" beschouwen, maar deze radicale opvatting wordt zeker niet door de bevolking als geheel gedeeld. Bijna honderd mensen hebben deelgenomen aan de virtuele infosessie in juni, toen het openbaar onderzoek van start ging. Dit is een uitzonderlijk hoog deelnemingspercentage voor een bijeenkomst van dit type. De gedachtewisselingen tussen de bewoners en de vertegenwoordigers van Infrabel verliepen in een zeer kalme sfeer: er waren geen virulente reacties op het project, waarover de burgers over het algemeen tevreden leken te zijn. De opmerkingen die een twintigtal burgers tijdens het openbaar onderzoek hebben gemaakt, bevatten suggesties voor verbeteringen op specifieke punten, maar bleven positief, ook al was één buurtcomité iets kritischer over het project dan de andere.

Schepen Wyngaard erkent dat de huidige situatie niet bevredigend is uit een oogpunt van veiligheid, aangezien de brug is aangetast door scheuren en de breedte onvoldoende is om een vlot verkeer te garanderen. De geplande ingreep is niet het bouwen van een imposant bouwwerk op een schaal vergelijkbaar met die van het Sint-Jobsplein, maar het creëren van een ruimte die zorgt voor een vlotte doorstroming van het verkeer voor openbaar vervoer, voetgangers en fietsers, comfortabele wachruimtes biedt voor gebruikers en groen is. De fietsenstalling telt 72 plaatsen, geen 200. Indien nodig kunnen er fietsenrekken worden bijgeplaatst.

Schepen Wyngaard erkent dat het terrein momenteel nauwelijks toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). De uitgevoerde studie voorzag in twee mogelijke oplossingen: ofwel de installatie van een lift, ofwel de aanleg van een aangepaste helling voor PBM's. De optie van de lift moet worden verworpen omdat deze niet gemakkelijk te beheren is vanwege de frequente pannes. De optie van een aangepaste helling, die moet worden gehandhaafd, vereist een betonstructuur, maar het is mogelijk het onesthetische aspect van een dergelijk ontwerp te compenseren met klimplanten. Het college is ook een groot voorstander van de voorstellen van het overlegcomité om de betonnen structuur lichter te maken, beplanting aan te brengen, bordessen aan te leggen ter hoogte van de opritten van de PBM's, banken en luifels te plaatsen ter hoogte van de perrons, enz.

Er moeten nog contacten worden gelegd om te bepalen of het beheer van de beveiligde parking onder de verantwoordelijkheid van de NMBS of van Parking Brussels zal vallen. Als het comité nog met andere suggesties komt om het project te verbeteren, zal het college niet nalaten deze bij Infrabel en de NMBS te verdedigen.

De h. Cools blijft van mening dat een plaat van 40 meter te breed zou zijn en dat de doelstellingen van intermodaliteit kunnen worden bereikt door de breedte te beperken tot 25 meter, waarbij de aldus vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt voor groenvoorzieningen. Echte vergroening kan niet beperkt blijven tot het aanbrengen van klimop op de muren.

Aangezien 1.500 burgers verzoekschriften hebben ondertekend, kan het deel van de bevolking dat tegen het project is, onmogelijk worden onderschat. De h. Cools heeft het college dan ook verzocht de mening van de bevolking op ruimere schaal te peilen en daarbij verder te gaan dan

de wettelijke minimumverplichtingen op dit gebied (openbare onderzoeken, raadplegingscomités): het organiseren van een voorlichtingsbijeenkomst aan het begin van een openbaar onderzoek is zonder twijfel onvoldoende. Het moet ook mogelijk zijn de geplande structuur, die bijzonder onaantrekkelijk is, aantrekkelijker te maken zonder dat dit al te veel kost.