



Interpellatie van Mevr. NAGELMACKERS : De onderbreking van tramlijnen 4 en 10.

Interpellatie van de h. COOLS : De onderbreking van tramlijnen 4 en 10.

Mondelinge vraag van Mevr. CVZEKALSKI : De onderbreking van tramlijnen 4 en 10.

**Mevr. Nagelmackers** herinnert eraan dat de MIVB onlangs heeft aangekondigd dat vanaf eind april 2026 het tramverkeer tussen het Zuidstation en de Hallepoort gedurende één jaar zal worden onderbroken. Lijnen 4, 10, 51 en 81 zijn getroffen om grote werken aan de infrastructuur mogelijk te maken.

Hoewel dit duidelijk een regionaal project is, heeft het ook zeer tastbare gevolgen voor de gemeente.

Ukkel is sterk afhankelijk van verbindingen met het stadscentrum en het Zuidstation. Voor veel Ukkelaars zijn deze lijnen een belangrijke route naar het werk, scholen, overheidskantoren, ziekenhuizen en natuurlijk het belangrijkste spoorwegknooppunt van het land.

Praktisch gezien betekent dit dat de toegang tot het nationale en regionale netwerk voor een aanzienlijk deel van de Ukkelse bevolking een jaar lang moeilijk zal zijn. Een jaar is een lange tijd voor de pendelaars, studenten en gezinnen die hun dagelijks leven rond deze lijnen hebben georganiseerd.

Deze situatie doet de vraag rijzen over de toegankelijkheid van Ukkel. Sinds enkele jaren moedigt de overheid mensen sterk aan om het openbaar vervoer te verkiezen en het gebruik van de auto te beperken. Deze doelstelling is legitiem en wordt breed gedeeld. Maar het gaat ervan uit dat het netwerk betrouwbaar en toegankelijk blijft.

Een onderbreking van een jaar op zo'n belangrijke route dreigt echter onvermijdelijk bepaalde reizen te verlengen, het aantal aansluitingen te verhogen en extra druk te creëren op andere lijnen die al druk zijn.

Dan is er nog de kwestie van coördinatie tussen het Gewest, de MIVB en de betrokken gemeentes.

Ukkel wordt rechtstreeks getroffen door deze situatie. Het is daarom belangrijk dat de gemeente en haar inwoners niet alleen worden geïnformeerd, maar ook echt worden betrokken bij het monitoren van het project en het organiseren van alternatieven voor gebruikers.

In deze context moet de gemeente haar rol als doorgeefluik van informatie en als verdediger van de belangen van haar inwoners ten volle vervullen.

Is het college officieel door de MIVB en het gewest op de hoogte gesteld van deze onderbreking en de precieze voorwaarden?

Bestaat er al een gedetailleerde planning van de werken en zijn er duidelijk omschreven alternatieve vervoersregelingen voor de betrokken gebruikers?

Is de gemeente betrokken geweest bij de beoordeling van de gevolgen van deze onderbreking voor het verkeer van de inwoners van Ukkel?

Zal er een coördinatie- of controlemechanisme zijn tussen het gewest, de MIVB en de betrokken gemeentes tijdens de werken?

Plant de gemeente specifieke communicatie (gemeentelijke website, sociale netwerken, scholen, lokale kanalen) om bewoners te helpen hun reizen van tevoren te plannen?

Kan het college ervoor zorgen dat bij de organisatie van alternatieve oplossingen volledig rekening wordt gehouden met de specifieke behoeftes van Ukkel, met name wat betreft de toegang tot het stadscentrum, de schoolcentra en het Zuidstation? Veiligheid en onderhoud van de infrastructuur zijn essentieel maar het is net zo belangrijk om de toegankelijkheid van de gemeente en het vertrouwen van de buurtbewoners in het openbaar vervoer te behouden.

**De h. Cools** legt uit dat tramlijnen 4 en 10 vanaf 27 april een jaar lang onderbroken zullen worden in Zuidstation om een betonnen plaat te vervangen die ongeveer 40 jaar oud is en tekenen van vergevorderd verval vertoont. Deze situatie zal de toegang tot het openbaar vervoer voor de Ukkelaars naar het Zuidstation en het stadscentrum ernstig verstoren.

Als gevolg daarvan wordt lijn 4 in twee delen gesplitst, het eerste tussen de haltes Noordstation en Wiels en het tweede tussen de haltes Hallepoort en Stalle. Wat lijn 10 betreft, zal de tram alleen rijden tussen de haltes Militair hospitaal en Zuidstation. Lijn 82 biedt een alternatieve route naar het Zuidstation en het stadscentrum. Hij wordt op 6 juni verlengd tot aan de Dieweg, via de Stallestraat en de Marlowsquare, wanneer de werken aan de Neerstallesteenweg zijn voltooid.

Kan het college deze informatie bevestigen?

De duur van deze werken is lang. Is deze planning besproken tijdens de contacten tussen het college en de MIVB? Is het mogelijk om het te verminderen? Zal er elke dag van de week gewerkt worden?

Waarom beginnen de werken op 27 april en niet op 6 juni, wanneer de Neerstallesteenweg voltooid zal zijn en het tracé van tram 82 hersteld zal zijn?

De MIVB kondigt aan dat lijn 82 vanaf 6 juni wordt verlengd naar de Dieweg. Is deze beslissing echt de juiste, aangezien de route van 82 van het kruispunt Stalle/Neerstalle tot het eindpunt Kasteel Drogenbos, in het zuidelijke deel van de gemeente dat al slecht wordt bediend door het openbaar vervoer, zal verdwijnen?

**Mevr. Czekalski** vernam op woensdag 11 februari via de pers dat tramlijnen 4 (Stalle - Noordstation) en 10 (Churchill - Militair hospitaal) vanaf eind april voor een jaar worden onderbroken. Tussen Zuidstation en station Lemonnier beginnen de werken om de premetrotunnel aan te sluiten op de toekomstige Metro 3-tunnel, wat betekent dat de twee lijnen tussen Hallepoort en Zuidstation worden doorgesneden (meer precies, op een plaat op het Baraplein, voor het Zuidstation). Tram 4 zou daarom beperkt worden tot een route tussen Ukkel en de Hallepoort, terwijl Tram 10 alleen zou rijden tussen Neder-Over-Heembeek en het Zuidstation, zonder Ukkel aan te doen.

De gemeente is niet op de hoogte gebracht door de MIVB, die weigert commentaar te geven op de gedetailleerde gevolgen van een dergelijke opschorting. Het valt niet te ontkennen dat deze onderbrekingen een aanzienlijke impact zullen hebben op het publiek, dat misschien niet zal kunnen profiteren van realistische alternatieven om naar de stations of naar het noorden van de hoofdstad te komen.

Kan het college de situatie bekijken? Heeft het college contact opgenomen met de MIVB en de andere betrokken lokale autoriteiten om het proces te coördineren?

**Mevr. Duvieusart** wenst schepen Biermann te bedanken voor het uitzenden van een informatieve video aangezien de communicatie van de MIVB nauwelijks bevredigend is.

Het lijkt erop dat de onderbreking niet te wijten is aan de werken aan lijn 3.

Mevr. Duvieusart is echter gerustgesteld door het feit dat het college contact heeft kunnen leggen met de MIVB en dat er maatregelen zijn genomen om de gevolgen van deze situatie te beperken, met name via 82, 37, 50 enz.

Ze zou graag zien dat tramlijn 92 wordt uitgebreid en dat de frequentie ervan wordt verhoogd, met name door de invoering van trams T3000 en T4000.

Ze verzoekt het college om veel aandacht te besteden aan de ontwikkeling van het station Hallepoort, waar de trappen waarschijnlijk voor problemen zullen zorgen, en om te werken aan de verbetering van de gewestelijke fietsroutes en fietspaden.

**Mevr. Maison** is het eens met de opmerkingen van de voorgaande sprekers.

Ze bedankt het college ook voor de communicatie-inspanningen.

Heeft het college de kwestie van de frequentie van het openbaar vervoer aangekaart in haar contacten met de MIVB en het gewest?

Het alternatief dat bus 37 biedt is niet helemaal bevredigend, omdat deze momenteel slechts twee keer per uur rijdt.

Het zou ook een goed idee zijn om de frequentie van tramlijn 92 te verhogen en op zijn minst het profiel van de voertuigen die op deze lijn rijden te veranderen.

**Schepen Biermann** heeft alle begrip voor het leed dat is veroorzaakt door de informatie van de MIVB. Het College werd ook verrast, omdat ze niet rechtstreeks door de MIVB op de hoogte werd gebracht toen ze de werken voorbereidde.

Zodra de raad hiervan op de hoogte was gesteld, vroeg hij de MIVB een discussie op gang te brengen om de omstandigheden achter de keuze voor een dergelijke locatie te begrijpen en na te gaan of er geen alternatief was voor het doorbreken van lijnen 4 en 10. Deze aanpak heeft vruchten afgeworpen, aangezien de MIVB voorstellen heeft geformuleerd die een aanvulling vormen op haar oorspronkelijke voorstel.

Voor de MIVB is de werf in Bara essentieel op het vlak van veiligheid. De gevorderde corrosie van de dakplaat van de premetrotunnel aan de Fonsnylaan veroorzaakt massale lekkage, waardoor de plaat moet worden ontmanteld en een verticale structuur tussen de twee niveaus van de tunnel moet worden hersteld. De MIVB is voorstander van een volledige vervanging van de plaat om de stabiliteit van de infrastructuur te garanderen en het tramverkeer op deze belangrijke route te verbeteren. Door de huidige problemen moet de snelheid van de tram worden teruggebracht tot 10 km/u. De MIVB verzekert ook dat deze werken geen verband houden met het metro 3-project.

De herinrichting van alle structuren op de Jamarlaan vereiste de creatie van een zogenaamd "Stross-gat", d.w.z. een zeer grote opening die de tunnel met de rijweg verbindt. De MIVB is van mening dat het behoud van het Stross-gat een heel goed idee is omdat het de toegang voor voertuigen op de werf garandeert en het mogelijk maakt om de 2.000 ton puin die de afbraak van de plaat oplevert, eruit te halen. Als het project zou worden uitgesteld om samen te vallen met de herontwikkeling van de Jamarlaan in 2027, zouden er na het dichtmaken van het Stross-gat maar liefst 300 treinen met puin uit de tunnel moeten worden gehaald en naar halte Berkendael moeten worden gebracht om te worden gelost, waarna de inhoud waarschijnlijk met vrachtwagens zou worden vervoerd. De kolossale hoeveelheid werk die een dergelijke organisatie met zich mee zou brengen, met name vanwege de ventilatieproblemen in de tunnel, zou een verlenging van de duur van het project van een jaar naar twee jaar vereisen.

Wat de planning betreft, zouden de werken voor de verlenging van 82 pas in augustus van start gaan, maar de MIVB heeft de werf in Neerstalle versneld zodat 82 opnieuw kan worden aangelegd en verlengd tot aan de Dieweg, wat vanaf begin juni mogelijk had moeten zijn. Uiteindelijk heeft de MIVB niet gewacht tot juni, om de mogelijkheid om het Stross-gat te gebruiken niet in gevaar te brengen, dat gesloten zal worden wanneer de Jamarlaan heraangelegd wordt.

Onder de omgevingsfactoren die moeten worden benadrukt, noemt schepen Biermann ook de beschikbaarheid van halte Wiels als eindpunt voor tram 4, omdat sommige lijnen voorlopig worden stilgelegd, met name de lijnen die de gemeente Sint-Gillis doorkruisen.

De eindhaltes en het Stross-gat verklaren dus waarom de MIVB dit werk nu wil uitvoeren.

Discussies tussen gemeentebesturen en de MIVB leidden ertoe dat de MIVB alternatieven voorstelde.

Station Hallepoort, dat het eindpunt van tram 4 uit Stalle zou moeten zijn, is niet geschikt voor passagiersstromen. Bovendien moet je voor de aansluitingen over de loopbrug, wat betekent dat er meer nadelen zijn aan de reisonderbreking in dit station dan in het Zuidstation. De MIVB stelt daarom voor om, in plaats van tram 4 naar de Hallepoort te nemen om de metro te halen, bus 82 naar het Zuidstation te nemen of bus 37, die verlengd zou worden van het Albertstation naar het Zuidstation. Dit laatste voorstel is het resultaat van een vergadering op 13 februari tussen vertegenwoordigers van de gemeente en de MIVB.

De schepen wijst er ook op dat er manieren zijn om naar het Zuidstation te gaan via het spoornetwerk of de Tec- of De Lijn-lijnen.

De MIVB heeft zich ertoe verbonden T4000 trams in te zetten op lijnen 48 en 92.

De gemeentelijke video nodigt alle belanghebbenden uit om hun opmerkingen in te dienen, aangezien de MIVB heeft verklaard dat ze bereid is om de alternatieven te verbeteren op basis van feedback van gebruikers.

Fietsers moeten worden aangemoedigd om de fiets te gebruiken om de bestemmingen van lijnen 4 en 10 te bereiken, maar dan moet er wel aandacht worden besteed aan het comfort van de fietsinfrastructuur. De ontwikkeling van gewestelijke fietsroutes vindt echter plaats in een tempo dat de duur van dit project overschrijdt.

Naast de informatieve video worden in een artikel in het aprilnummer van Wolvendael alle alternatieven uitgelegd.

In overeenstemming met de suggesties van een aantal buurtbewoners zullen bij elke halte duidelijke, leesbare borden worden geplaatst om gebruikers vertrouwd te maken met de toekomstige routes die ze moeten nemen.

Schepen Biermann wijst er ook op dat de site 6 dagen per week van 7 tot 22 uur in gebruik zal zijn.

**De h. Cools** betreurt het dat de MIVB niet de moeite heeft genomen om de gemeentes die met de problemen te kampen hebben van meet af aan op de hoogte te brengen, hoewel ze voor elke gemeente een contactpersoon heeft.

Dit orgaan is zich duidelijk niet bewust van het concept "multi-governance".

De h. Cools hoopt dat er in de toekomst bij dit soort projecten vanaf het begin beter wordt samengewerkt.

**Mevr. Nagelmackers** dringt aan op de noodzaak van faciliteiten voor personen met beperkte mobiliteit op het station Hallepoort.