

ONTWERP VAN GMP UKKEL – OPENBARE ONDERZOEK - ADVIES UAO

De Ukkelse Adviesraad voor Ouderen (UAO) is verheugd dat sommige aanbevelingen die geformuleerd werden na de enquête over de mobiliteit van de Ukkelse senioren in aanmerking genomen werden in het GMP. Naast het toekomstige opvolgingscomité bestaande uit de MIVB, De Lijn, TEC, NMBS en de politie, dat aangekondigd werd tijdens de laatste infosessies, lijkt het wenselijk een **begeleidingscomité** samen te stellen met vertegenwoordigers van de collectieven en verenigingen in Ukkel (GAPH, UAO, burgercollectief van het Parc Schlumberger, buurtcomité Vronerode, ACQU, wijk Oxy 15 en comité Kinsendael, geciteerd op pagina 18 van het MER) om de evolutie van de uitvoering van het GMP en van de aanbevelingen van dit MER op te volgen. Een uitwisseling met de lokale sociaal-economische actoren, waaronder de verschillende adviesraden die betrokken zijn bij de mobiliteit, wordt overigens aangehaald op pagina 12-13 en 103 van het GMP.

De **veiligheid** voor iedereen en voor alle verplaatsingswijzen is een van de kernwoorden van het GMP. **Waken over de afstemming en de samenhang van de verschillende overwogen projecten** is een van de factoren tot succes. Het is ook belangrijk om de verantwoordelijkheid van de actoren van de verschillende werven die inwerken op onze openbare ruimte (net- en wegbeheerders) te herhalen, die moeten waken over de veiligheid van de mensen, in het bijzonder de kwetsbaardere ouderen, door omgeleide doorgangen die de wettelijke normen inzake breedte en afbakening en de herstelling van de trottoirs in de oorspronkelijke staat na de werken in acht nemen.

De voorgelegde documenten zijn rijk in hun eerste aanzet (diagnose en MER), volledig in veel algemene aanbevelingen, maar soms onvolledig wat betreft de concrete acties op het terrein. We halen twee categorieën van acties aan die noodzakelijk zijn voor de samenhang van het plan: de acties typisch voor de gemeentelijke bevoegdheid en de acties die onder gewestelijke bevoegdheid vallen, maar die de gemeente moet doorspelen aan de minister van Mobiliteit in plaats van ze stilzwijgend te laten voorbijgaan (in het vervolg van de tekst staat voor deze vermeldingen een **R**).

VOETGANGERSNETWERK

- ✓ We stemmen in met de prioritaire acties van het PAVE-plan om het volgende te verhelpen:
 - Onvoldoende breedtes
 - Onregelmatige oppervlakken
 - Waarschuwingsmarkering voor voetgangersoversteekplaatsen, waarvan het aantal moet vergroten
 - Versperring van trottoirs door privégebruik (terrassen, motorfietsen, steps)
 - Gebrekkig onderhoud (wortels, ...)
 - Overhangende hagen, die gesnoeid moeten worden op de grens met de openbare ruimte

We vinden het belangrijk dat alle voetgangersoversteekplaatsen 's nachts verlicht zijn, bij voorkeur door middel van verlichting die in sterkte gepersonaliseerd kan worden. Het PAVE-plan vermeldt 300 km trottoir met wisselende kwaliteit waarvoor gemeentelijke acties vereist zijn. Dankzij een Trottoirplan, gelanceerd door Schaarbeek, met een cijfer van 0 tot 5 voor alle trottoirdelen op basis van verschillende criteria, konden de prioriteiten bepaald worden. We willen een dergelijk TROTTOIRPLAN in Ukkel.

- ✓ Dit TROTTOIRPLAN (p. 24) heeft een grote meerwaarde voor senioren. Zonder volledig te zijn, vermelden we de omgeving van het kruispunt Alsebergsesteenweg/Rittwegerstraat, het deel Messidor richting Alseberg, dat ook leidt naar een school en een gemeentelijk kinderdagverblijf, met verschrikkelijk slechte trottoirs, momenteel gelegen in MWS blauw Comfort (figuur 1 pagina 15). De gemeente heeft de trottoirs in de Messidorlaan tussen Brugmann en Churchill hersteld (punt 43 pagina 18), maar de as richting Alseberg is niet opgenomen in de geplande projecten (pagina 19), noch in de projecten die overwogen worden (pagina 20). Het kruispunt Messidor/Brugmann (pagina 30) moet bovendien snel heraangelegd worden wegens het gevaar ervan voor alle verplaatsingswijzen. Fietsers gebruiken het trottoir om af te slaan naar Messidor of de door spijkers aangegeven oversteekplaats om naar Brugmann te rijden, in weerwil van de voetgangers, die oversteken aan het groene licht. Vaak weinig naleving van het verkeersreglement door fietsers en automobilisten (zie ook p. 94), wat iedereen in gevaar brengt. Zwart punt aangehaald in ZACA (p. 30, 53 en 67), dat de noodzaak aantoont van een goede coördinatie en reflectie voor de globale uitvoering van de werken.
- ✓ We vermelden ook de renovatie van de trottoirs in de Roberts Jonesstraat voor de lagere school, de Erreralaan, die vaak gebruikt wordt door gezinnen met kindwagens en senioren, de Langeveldstraat aan de kant van Cavell, waar de trottoirs bijna onbestaande zijn, de Montjoielaan, tussen Brunard en de Cavellrotonde (smal trottoir dat bijna niet begaanbaar is wegens boomspiegels, die op deze plaats verwijderd moeten worden).
- ✓ **R** De Terhulpensesteenweg, de voornaamste verbinding tussen Ukkel en W-B, wordt niet besproken (zwarte kleur van gemeentegrens). Het is belangrijk om het comfort en de veiligheid van de voetgangers/fietsers in de Terhulpensesteenweg (bos) tussen Lorraine en Roosevelt te verbeteren: geen verlichting, weggespoeld dolomiet in de omgeving van de rijbaan, smalle weg tussen 2 bermen, ... Ze worden aan hun lot overgelaten.
- ✓ **R** Voetgangersoversteekplaatsen in de Lorrainedreef moeten beveiligd worden, 's nachts niet verlicht: op de te creëren as Voetgangers Comfort, op de oversteek van de Fort-Jacolaan en ter hoogte van de Twee Bergendreef. Beveiliging via lage verlichting specifiek voor voetgangersoversteekplaatsen.
- ✓ Er zijn meerdere erg smalle trottoirs in Ukkel: Dolezlaan tussen Engeland en de Percke, Horzelstraat tussen Dapperensquare en Moensberg, Sint-Jobsesteenweg,

Langeveldstraat, enz. Het GMP zou de beste oplossing voor elke situatie moeten zoeken: lantaarns aan de gevels, zone 20, eenrichtingsverkeer om de trottoirs te verbreden, schrappen van parkeerplaatsen, ...

FIETSNETWERK

De kaart met fietsinitiatieven berust op **3 grote pijlers (Fiets Plus)**:

- ✓ **R** De 2 FietsGEN-lijnen langs de spoorweg (L26 en L124), waarvoor we wachten op verduidelijkingen van Beliris en LB: niet in een nabije toekomst
- ✓ **R** De as Albert-Churchill, met heel wat vooruitgang de laatste jaren
- ✓ **R** Het tweerichtingsfietspad in de Sint-Hubertusdreef en de Lorrainedreef: het bevindt zich al meer dan 20 jaar in een erbarmelijke staat: beperkte breedte, zeer ver van de gewenste standaard van 4 meter voor tweerichtingsfietspaden Fiets Plus, geen gepaste verlichting terwijl de koplampen van de voertuigen in tegenrichting de fietsers verblinden, gebrek aan comfort door uitstekende wortels. Dit fietspad stuit bovendien op het Ter Kamerenbos, met een niet-verzekerde veilige en zichtbare continuïteit voor fietsers.

Het is jammer dat er op dit laatste punt geen vooruitgang geboekt is gezien het hiërarchieniveau van deze fietsverbinding en het belang van de modale verschuiving naar de fiets die Ukkel wenst: geen budget, geen planning.

Wat betreft **het netwerk Comfort**:

- ✓ **R** De Alsebergsesteenweg en de Stallestraat kunnen helemaal niet bestempeld worden als Fiets Comfort: tramsporen of eigen bedding, onvoldoende breed om de auto's in file voorbij te steken. We herhalen het belang om de GFR te beveiligen en de signalisatie ervan te verbeteren, die vertrekt aan Kalevoet en via de Haanstraat/Waterkasteelstraat/Grasmusstaat/Rodestraat loopt om veilig het centrum van Ukkel te bereiken.
- ✓ De route Kamerdelle zou nuttig verlengd kunnen worden met Folie, met beveiliging van de oversteek van de Dieweg, om verder te lopen via Den Doorn en Visserij in tegenrichting naar de Carsoelbrug, waarbij de tramsporen en het verkeer in de Wolvendaellaan vermeden worden: de UAO heeft dit voorstel overigens geformuleerd tijdens zijn studie over het Wolvendaelpark.
- ✓ **R** De Terhulpensesteenweg (bos) moet toegevoegd en besproken worden (netwerk Plus of Comfort). In de diagnose hebben we het gebrek aan verlichting, het weggespoelde dolomiet op de omringende wegen en de smalle weg tussen de bermen al benadrukt: fietsers en voetgangers worden aan hun lot overgelaten.
- ✓ De route Fiets Comfort Edith Cavell - Houzeaulaan ligt op een sluiproute noord-zuid, benadrukt door de afsluiting van het Ter Kamerenbos. Wegens de concurrentie tussen fietsen, bussen en auto's om de beschikbare ruimte onder elkaar te verdelen zou het inhalen van de file georganiseerd/beveiligd moeten worden ter hoogte van het kruispunt De Fré.

- ✓ De as Dolez-Godshuizen is geklasseerd als Fiets Comfort en maakt deel uit van een GFR. Maar volledig in gedeelde beddingen, ofwel met auto's, ofwel met voetgangers. Een fiets-voetpad is echter een substandaard voor een route Fiets Comfort. De fietsers rijden rakelings langs de voetgangers en verblinden ze met hun lichten. Deze situatie, die al 30 jaar bestaat, moet verbeterd worden: gevaar voor senioren.
- ✓ De verbetering op korte termijn van GFR 6 en de 2 takken Godshuizen/Dolez en Vronerode/Wellington wordt aangehaald, zonder details over de geplande verbeteringen en de tijdsplanning ervan.
- ✓ Op pagina 43 is er sprake van de ontwikkeling van het aanbod aan beveiligde fietsparkeerplaatsen, maar er is geen plan met de prioritaire punten die uitgerust moeten worden.

Op vlak van het **netwerk Wijk** moet er actie ondernomen worden zowel voor het gemengd en veilig gedeeld gebruik van de openbare ruimte (erf, fietsstraat, ...) als voor de herverdeling van deze ruimte door het fietstraject te beveiligen, met prioriteit voor de routes tussen stations, scholen en stadskernen (bijvoorbeeld de route Rodestraat - Grasmusstraat - Waterkasteelstraat - Haanstraat, die een goed alternatief voor de Alsebergsesteenweg vormt). De fietsstraat (geschrapd uit het verkeersreglement bij KB van 12 maart 2023 en vervangen door een fietszone) is een middel dat minder vaardige fietsers beveiligt, in die zin dat het auto's verbiedt om ze voorbij te steken.

INWERKEN OP DE STEDENBOUW OM DE ACTIEVE MOBILITEIT TE STIMULEREN

- ✓ Het is enerzijds de bedoeling om de bebouwde dichtheid (V/T, G/T) van de nieuwe omgebouwde zones (Illochroma, Van Ophem, ...) en van de verrichtingen van projectontwikkelaars verspreid over het grondgebied te beheersen: de beheersing van deze dichtheid ten voordele van de uitbreiding van de herbeplante zones in volle grond is niet alleen gunstig voor het klimaat en voor de strijd tegen hitte-eilanden en overstromingen, maar ook voor de mobiliteit, aangezien het gebruik van de auto beperkt wordt, via daadkrachtige studies/effectenrapporten. Het is echter ook de bedoeling om grondreserves te bewaren voor nieuwe kwalitatieve woningen met het oog op de bevolkingstoename, waarbij we erover moeten waken om de reeds bebouwde zones niet te oververdichten of ze te verbannen naar vervuilde of minder kwalitatieve terreinen.
- ✓ Maar er is een tweede manier om nog efficiënter op te treden: de functionele verwevenheid van de gemeente versterken: dorpen in de stad, waar de burgers alle winkels en stedelijke faciliteiten vinden binnen wandel- of fietsafstand. Er bestaan veel monofunctionele woongebieden, waarbij deze inwoners de auto moeten nemen om een brood te kopen, naar een boekenwinkel te gaan of een brief te posten. De voormalige buurtwinkels zijn verdwenen door een gebrek aan rentabiliteit door de concurrentie van de grootwarenhuizen. Het plan zou de

voordelen voor de actieve mobiliteit van deze verbetering van de gemengdheid moeten benadrukken, deze tekorten in kaart moeten brengen en gemeentelijke acties (subsidies, vastgoedoperaties, promoties, ...) moeten uitdenken om deze tekorten weg te werken.

OPENBAAR VERVOER

- ✓ In zijn aanbevelingen heeft de UAO de wens geformuleerd om **al het openbaar vervoer te bevoorrechten** door onder andere de synergieën en verbindingen tussen de verschillende beheerders te vereenvoudigen met gekoppelde en financieel aantrekkelijke abonnementen voor 65-plussers. De gemeente wordt verzocht om deze vraag voor de senioren door te spelen, terwijl ze niet uitdrukkelijk vermeld staan op pagina 95 van het GMP. Het is dus de bedoeling om een abonnement Brupass XL senior in te voeren, aangezien dit abonnement enkel in een basisversie van € 84/maand bestaat (geen abonnement tegen lagere prijs voor scholieren of senioren). Senioren vertegenwoordigen echter 19 % van de Ukkelse bevolking en de MIVB heeft het seniorenabonnement op haar eigen net verlaagd naar € 12/jaar: een extra tegemoetkoming zou welkom zijn inzake geïntegreerd tarief voor de 4 Brusselse netten **(R)**.
- ✓ **R** De Waterlooosesteenweg is een as OV Plus waarvoor verbeteringen nodig zijn. Het is een van de belangrijkste toegangswegen (2x2 rijstroken op de N5), maar tegelijk een buslijn met hoog serviceniveau (BHNS) van TEC/De Lijn. In het plan is echter enkel sprake van de lokale verbetering van halte Van Bever! Het is een moeilijk dossier, maar we kunnen de bal niet eeuwig terugkaatsen tussen de studie van het GMP van Ukkel en de studie van Stad Brussel over het Ter Kamerenbos. **Het GMP zou het standpunt van Ukkel (visie + concrete vragen) duidelijk moeten herhalen** in de studie van het bos om de druk op de Waterlooosesteenweg te verlichten met het oog op de herkwalificatie ervan voor alle andere functies: Fiets Plus, OV Plus, handelskernen, schoolomgevingen, ...
- ✓ **R** Pagina 45: geen standpunt van Ukkel over de voormalige vraag in het Iris-plan + GewOP om **het station Frans Lyceum tussen de stations Moensberg en Sint-Job** op lijn 26 van het GEN toe te voegen. Lijn 26 kan met weinig investeringen "omgebouwd" worden tot metro voor de Ukkelaars, gezien de moeilijkheden om de metro noord-zuid tot een goed einde te brengen: hiervoor moeten we beschikken over een voldoende netwerk van stations en moeten we aantrekkelijke frequenties ontwikkelen (om het kwartier), inclusief 's avonds en in het weekend.
- ✓ De huidige situatie van de voetgangers is zeer oncomfortabel voor senioren aan de 2 trappen naar de ondergrondse doorgang aan **station Ukkel-Kalevoet**: we willen dat er een **nieuwe ondergrondse doorgang aangelegd wordt met zachte hellingen en aangepast aan de PBM-normen voor voetgangers/fietsers**. Op vlak van de eigen trambedding in de Engelandstraat betreuren we dat de dalende richting van de tram naar de rotonde ook niet uitgerust is met een eigen bedding en dat de openbare ruimte herverdeeld is voor meer voetgangerscomfort.

- ✓ Pagina 46: geen enkele ingreep op het netwerk OV Comfort! Het is nochtans de bedoeling om de commerciële snelheid van tramlijn 92 tussen Ham en Wolvendael te verbeteren. Het doorgaand verkeer in de Hamstraat afkomstig van Waterloo (sluiproute voor de Waterloosesteenweg via de Vronerodelaan) en Linkebeek (sluiproute voor de Dolezlaan via Pastur/Foestraets) moet verbannen/ontraden worden, met voorrang voor de tram aan alle verkeerslichten.
- ✓ Bus 37 wordt ook benadeeld door de files in de Dolezlaan en de Sint-Jobsesteenweg. Bus 60 heeft te lijden op de as Houzeau/Cavell, maar ook tussen Kalevoet en het Sint-Jobsplein. Bus 43 en tram 51 ondervinden moeilijkheden bij het naderen van het kruispunt Alsebergsesteenweg/Drogenbossesteenweg/Horzel. De gemeente, de MIVB en het gewest moeten overleg plegen om deze zwarte punten te verbeteren. **(R)**
- ✓ **R** Senioren blijven het openbaar vervoer gebruiken tijdens de schoolvakanties. Er moet een correct evenwicht gezocht worden tussen de economische behoefte om de frequenties te verlagen als aanpassing aan het lagere potentieel aan reizigers en het behoud van een voldoende aantrekkelijkheid voor de klanten die in de stad blijven. We merken op dat bus 70 wegens de werken aan de toekomstige eindhalte Albert vervangen wordt door extra bussen 43 tussen Sterrenwacht en Homborch tot zondag 27 augustus, wat sommige senioren benadeelt.

AUTOLUWE MAZEN

- ✓ We betreuren dat het GMP slechts 2 prioritair geachte mazen in detail bespreekt wegens de huidige uitdagingen om ze autoluw te maken. De andere mazen, waaronder de zuidelijke maas, ondervinden nochtans grote druk van doorgaand verkeer. We snappen de objectieve criteria niet die tot deze selectie geleid hebben. Ukkel-Zuid omvat belangrijke grijze zones (Sint-Jobsesteenweg, Dolezlaan) die behandeld zouden moeten worden en de participatieve workshops hebben deze problemen in de zuidelijke maas benadrukt. Het doorgaand verkeer in de zuidelijke maas beheersen, die toegangswegen bevat zoals de Waterloosesteenweg, de as Godshuizen/Dolez, de Alsebergsesteenweg en de Horzelstraat, beschermt de facto de wijken die meer in het noorden liggen tegen de overlast van het doorgaand verkeer afkomstig van de rand.
- ✓ Pagina 53: kaart met autoluwe gebieden: wegen zijn aangeduid als "bestaande verkeersluwe zones", terwijl ze dat helemaal niet zijn: Vronerodelaan, Edith Cavellstraat, Floridalaan, ... De kaart en de legende moeten herzien worden.
- ✓ We verwerpen maatregelen zoals beperkte delen van eenrichtingsverkeer om sluipverkeer in de wijken tegen te gaan (bijvoorbeeld Edith Cavellstraat) in principe niet. Maar het is belangrijk om **in de eerste plaats de gevolgen van deze maatregelen te kunnen simuleren via betrouwbare en goed geijkte modellen**

om de voor- en nadelen op vlak van bereikbaarheid en extra overlast van doorgaand verkeer te identificeren. En hierdoor begeleidingsmaatregelen te kunnen overwegen om de nadelen aangehaald door de modelvorming te beperken. En ten slotte, zodra een optimale situatie gevonden is, deze wijzigingen van het circulatieplan **ter plaatse te testen door middel van lichte omkeerbare inrichtingen**. De buurtbewoners hebben deze voorstellingen in de zitting ontdekt, zonder dat het studiebureau beschikt over betrouwbare gegevens om het sluipverkeer dat veroorzaakt wordt door deze maatregelen te becijferen.

- ✓ Pagina 64: voorrang aan de Edith Cavellstraat. We zijn dit voorstel gunstig gezind, meer bepaald de schrapping van de voorrang van rechts afkomstig van de Hoeflaan en Langeveldstraat, om de stiptheid van bus 60 te verbeteren, maar ook om deze kruispunten te beveiligen voor fietsers, voetgangers en auto's. En ook om bij te dragen aan de verluwing van het verkeer in de Sumatralaan, Hoeflaan en Langeveldstraat.
- ✓ Voor het Sint-Pietersvoorplein lijkt het ons gerechtvaardigd om scenario's van progressieve invoering van voetgangersgebieden te testen, zoals het bureau voorgesteld heeft. Twee voorstellen om vorderingen te maken: de micromodelvorming van de verschillende opties op tafel, om er alle gevolgen van te simuleren, en de progressieve invoering ervan, te beginnen met de weekends zodat de gewoontes kunnen ontstaan. Op termijn zou het plan een ambitieuzere visie in fases moeten hebben om een ruimer autoluw gebied te creëren (zonder doorgaand verkeer, met verwijderbare paaltjes voor buurtbewoners), met betrekking tot het historisch centrum van Ukkel, rekening houdend met het belangrijke openbaarvervoernet (Dancoplein, Heldensquare, Alsebergsesteenweg, ...).

VERWIJZING NAAR LATERE STUDIES

Het GMP heeft een bepaald aantal complexe problematieken benadrukt, maar het plan heeft iets te veel de neiging om te verwijzen naar aanvullende studies in plaats van ze te trachten op te lossen:

- ✓ Behandeling van de Dieweg
- ✓ Behandeling van de Sint-Jobsesteenweg
- ✓ Waterloo-sesteenweg, op het kruispunt van alle verwachtingen: verbetering voor fietsers, eigen busbeddingen, parkeren in handelszones, beveiliging en bereikbaarheid van schoolomgevingen, ...
- ✓ Studie Stad Brussel over het Ter Kamerenbos
- ✓ (Te) grote maas Ukkel-Zuid
- ✓ Actieplan trottoirs (zoals in Schaarbeek) met prioriteit van 0 tot 5 om de dringende interventies te rangschikken

- ✓ Projecten FietsGEN langs de spoorweg (L26 en L124), die al meer dan 10 jaar op de gewestelijke plannen staan en waarvoor er geen gedetailleerd traject, geen planning en geen budget is

PARKEREN

- ✓ Pagina 107: neveneffecten in de rand van betalende parkeerzones: er zouden eventueel corrigerende maatregelen overlegd moeten worden met de buurtcomités. Er was sprake van de oprichting van een Parkeerobservatorium, waarvan een van de doelstellingen was, in overleg met de buurtcomités en de handelaarsverenigingen, om de best mogelijke antwoorden op deze neveneffecten te bestuderen.
- ✓ Pagina 109: vrijstellingskaarten voor professionals uit de gezondheidszorg en de bouw. Dat lijkt gerechtvaardigd, maar gelijktijdig de vraag uit het advies over de doelstellingen onderzoeken: aangezien de criteria om een gehandicaptenkaart vrij selectief zijn en senioren meer dan anderen de auto nodig hebben voor hun boodschappen, de mogelijkheid bestuderen van kaarten om een uur gratis te parkeren of zelfs een seniorenvignet om op de voorruit te hangen. Onderzoek van een seniorentarief voor privéparkings van ziekenhuizen.
- ✓ Pagina 111: de initiatieven van bepaalde gemeentes om de privéparkeerplaatsen van bedrijven met meer dan 10 plaatsen te belasten, met mogelijkheid tot belastingvermindering indien deze plaatsen gedeeld worden met de buurtbewoners (gedeeld gebruik van privéplaatsen wanneer de parkeerplaatsen op de weg beperkt zijn): hoe zit het met een toepassing in Ukkel?
- ✓ Repressiebeleid van bestelwagens, vrachtwagens en auto's die deels op het trottoir geparkeerd staan, met het dubbele nadeel dat ze de doorgang voor voetgangers beperken en de bekleding en fundering kapotmaken.

COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING

- ✓ De UAO steunt alle acties met betrekking tot de communicatie, de sensibilisering en de multimodaliteit volledig, waaronder die met betrekking tot een **beter samenleving tussen de weggebruikers** (pagina 91). Maar deze acties mogen niet bijdragen tot een grotere **digitale kloof**, die onder andere maar niet uitsluitend talrijke senioren treft. Op pagina 90 is er bijvoorbeeld sprake van de website van de gemeente aan te vullen, of op pagina 106 de procedures voor het parkeren te digitaliseren, vanwaar het effectieve belang van de infopunten om verschillende vragen te beantwoorden. Naast het WM, vermeld op pagina 92, is G+ een andere communicatiemogelijkheid, die niet vermeld wordt.
- ✓ Pagina 90: mobility corner in het gemeentehuis in de Stallestraat en op de Heldensquare + in de stations: aandacht ook voor de digitale kloof van een minder opgeleid deel van de bevolking en van de senioren: een menselijke aanwezigheid voorzien in minstens 1 of 2 van deze contactpunten.

- ✓ Pagina 96: OK voor de signalisatie voor blinden en slechtzienden naar de stations binnen een straal van 500 meter errond, aangezien ze voor veel Brusselaars onbekend blijven. In de buurt van de toegangen tot de stations in de openbare ruimte een aanplakbord met de dienstregeling plaatsen, waardoor reizigers niet naar het perron hoeven te gaan om goed geïnformeerd te zijn.
- ✓ Pagina 99: plan dekking van Villo! en Cambio in 2021. Het plan met de verwachte ontwikkeling van deze organismen binnen 10 jaar toevoegen, alsook de acties die Ukkel eist.
- ✓ Pagina 100: gemeentelijk/gewestelijk kader om de micromobiliteit te reglementeren (verkeer en parkeren): de 4 regels van het GMP over dit onderwerp zijn wat pover.

Conclusie: onze individuele mobiliteit moet beheerst en verantwoordelijk zijn om de collectieve nadelen van al onze mobiliteitsvormen te vermijden, zowel op vlak van verstopping van de netten als van veiligheid van de openbare ruimte.