



TRAJECT



ONTWERPVERSLAG

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 3 -Actieplan – definitieve versie
GEMEENTE UKKEL

Bron omslagfoto – Traject, juli 2020 (Xavier De Buestraat)



COLOFON

Titel: GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN - Fase 3_ Actieplan
Klant: Gemeente Ukkel

Contactpersonen: Cel Mobiliteit Ukkel – mobiliteit@ukkel.brussels

Datum: 27/10/2023
Versie: Versie 4 – gevalideerd door de gemeenteraad op 28/09/2023 (versie die de amendementen integreert)

Projectbeheerder: Marie Hain
Auteurs: Marie Hain, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Brussel
+32 2 321 12 14



Inhoudstafel

1 INLEIDING	13
2 KRACHTLIJN 1: ZORGEN VOOR GOEDE PRESTATIES VAN DE NETWERKEN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN	16
2.1 Definitie en doel (herinnering).....	16
2.1.1 Methodologie.....	16
2.2 Voetgangersnetwerk	16
2.2.1 Voetganger-Plus.....	17
2.2.2 Voetganger-Comfort	18
2.2.3 Voetganger-Wijk.....	19
2.2.4 Uitgevoerde projecten (sinds december 2018).....	19
2.2.5 Geplande projecten.....	22
2.2.6 Projecten waarover wordt nagedacht, waarvan er sommige zijn opgenomen in het driejarenplan	23
2.2.7 Geografische locatie van belangrijke verbeteringen die moeten worden aangebracht 24	
2.2.8 Andere maatregelen	25
2.3 Fietsnetwerk.....	34
2.3.1 Fiets-Plus.....	35
2.3.2 Fiets-Comfort.....	35
2.3.3 Fiets-Wijk	36
2.3.4 Uitgevoerde projecten.....	37
2.3.5 Geplande projecten.....	39
2.3.1 Projecten waarover wordt nagedacht, waarvan er sommige zijn opgenomen in het driejarenplan	40
2.3.2 Geografische locatie van belangrijke verbeteringen die moeten worden aangebracht 41	
2.3.3 Andere maatregelen	42
2.4 Openbaarvervoernetwerk	51
2.4.1 OV-Plus	52
2.4.2 OV-Comfort.....	53
2.4.3 OV-Wijk.....	54
2.4.4 Uitgevoerde projecten.....	56
2.4.5 Geplande projecten.....	57

2.4.6	Geografische locatie van belangrijke verbeteringen die moeten worden aangebracht	58
2.4.7	Andere maatregelen	59
2.5	Autonetwerk	60
2.5.1	Auto-PLUS	60
2.5.2	Auto-Comfort/Wijk.....	60
2.5.3	Andere maatregelen	62
2.6	Netwerk voor vrachtverkeer	63
2.6.1	Vrachtverkeer Plus/Comfort.....	63
3	KRACHTLIJN 2: VERBETERING VAN DE LEVENSKWALITEIT IN DE WIJKEN VAN UKKEL.....	64
3.1	Definitie en doelstellingen (herinnering)	64
3.2	Aanpak en methodologie	66
3.2.1	De definitie van een "autoluwe" weg.....	66
3.2.2	De voornaamste gehanteerde principes	67
3.2.3	Aandachtspunten.....	67
3.2.4	De inzetbare hulpmiddelen.....	67
3.3	Maas Churchill	68
3.3.1	Doorgaand verkeer bevestigd door de tellingen.....	68
3.3.2	Bevindingen versterkt door de Floating Car Data (FCD).....	69
3.3.3	De as van de Edith Cavellstraat – een centraal element van de scenario's	70
3.3.4	Gemeenschappelijk voor alle scenario's: de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Boetendaellaan (deel tussen de Brugmannlaan en de Looflaan)	Erreur ! Signet non défini.
3.3.5	Scenario 1A: eenrichtingsverkeer in de Edith Cavellstraat, voor de Notre-Dame des Champs-school	Erreur ! Signet non défini.
3.3.6	Scenario 1B, verlengd eenrichtingsverkeer in de Edith Cavellstraat	Erreur ! Signet non défini.
	Erreur ! Signet non défini.	
3.3.7	Aanvullende maatregelen.....	Erreur ! Signet non défini.
3.3.8	Andere maatregelen aan de rand van de maas	76
3.4	Maas Globe-Hoogte Honderd	78
3.4.1	Assen met doorgaand verkeer bevestigd door de tellingen	78
3.4.2	Twee interventiegebieden in het Ukkelse deel van de maas	81
3.4.3	Zone 1: Vanderkinderestraat/kruispunt Vanderkindere – Zeven Bunders – Alseberg – Coghén – O. Van Gojtsnoven.....	82

3.4.4	Zone 2: Dekenijstraat/Sint-Pietersvoorplein/Joseph Bensstraat	88
3.4.1	Andere maatregelen aan de rand van de maas	93
3.5	Autoluw maken van de mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd: Conclusie	93
3.6	Maatregelen voor de andere mazen	93
4	KRACHTLIJN 3: AANSPORING, COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING IN HET KADER VAN MULTIMODALITEIT	98
4.1	Toegang tot multimodale informatie.....	98
4.1.1	Uitbreiding van de toegang tot de informatie	98
4.2	Communicatiestrategie	99
4.2.1	Communiceren over de Bruxell'Air-premie.....	99
4.2.1	Communicatie en sensibilisering voor een betere co-existentie tussen weggebruikers 99	
4.2.1	Communicatie en sensibilisering om het gebruik van autodelen aan te moedigen – voorbeeld van Cozywheels.....	100
4.2.2	De naleving van de snelheidsbeperkingen afdwingen	102
4.2.3	Communiceren over de nieuwe Mobiliteitsgids van de Gemeente	103
4.2.4	De bevolking informeren over keuzes en veranderingen.....	103
4.2.5	De bewegwijzering van en naar de intermodale knooppunten verbeteren	104
4.2.6	Specifiek communiceren naar het schoolpubliek.....	105
4.3	Toegang tot mobiliteitsdiensten.....	105
4.3.1	Het aanbod van parkeerplaatsen voor fietsen in de openbare ruimte ontwikkelen	105
4.3.2	Bijzondere aandacht besteden aan fietsenstallingen bij elk nieuw stedelijk en vastgoedproject.....	106
4.3.3	Uitbreiding van het aanbod op het gebied van gedeelde mobiliteit: Villo! en Cambio – <i>geleidelijke actie</i>	106
4.3.4	De toegang tot het aanbod van gedeelde voertuigen bevorderen.....	109
4.3.5	Omkadering van het parkeren van voertuigen voor micromobiliteit	109
4.4	Voorbeeldfunctie van het gemeentebestuur	110
4.4.1	Update van het Bedrijfsvervoerplan (BVP)	110
4.4.2	Het gemakkelijker maken voor de ambtenaren om een ander middel dan de auto te gebruiken voor het woon-werkverkeer.....	110
4.4.1	Meer beroepsverplaatsingen op andere manieren dan met de auto bevorderen ...	111
4.4.2	Verdere vergroening van de voertuigvloot van de Gemeente.....	111
4.4.3	De mogelijkheid bestuderen om de vloot van voertuigen van de Gemeente te delen 112	
4.5	Begeleiding van lokale actoren	112

4.5.1	Gesprekken aangaan met de lokale sociaaleconomische actoren.....	112
4.5.2	Evenementen ter bevordering van duurzame mobiliteit voortzetten en hun bereik vergroten.....	113
4.5.3	De uitvoering van acties onder leiding van lokale actoren ondersteunen.....	113
4.5.4	De zichtbaarheid en veiligheid rond scholen verder verbeteren.....	113

5 KRACHTLIJN 4: UITWERKING VAN EEN ALGEMENERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

6 PARKEERSTRATEGIE 115

6.1 Het Ukkelse parkeerbeleid verankeren in een dienstgerichte en multimodale aanpak, om tegemoet te komen aan de verschillende gebruikswijzen en mobiliteitsbehoeften..... 115

6.1.1 De gebruikersgerichte aanpak voortzetten en het serviceniveau inzake parkeren verhogen.....115

6.1.1 Communiceren en informeren over de toepassing van het parkeerbeleid115

6.2 De vraag naar parkeren op en buiten de weg beter afstemmen op de locaties en het verwachte gebruik in de openbare ruimte 117

6.2.1 De prijzen en/of de duur van het parkeren op de weg aanpassen117

6.2.2 Zorgen voor de naleving van de geldende regelgeving.....118

6.2.3 Autodelen aanmoedigen.....118

6.2.4 Het parkeren vergemakkelijken voor professionele gebruikers (vakmensen, gezondheidswerkers enz.) die een toegevoegde waarde bieden aan de gemeente Ukkel en het Gewest119

6.2.5 *Zorgen voor een aangepast aantal leveringszones en de naleving ervan*.....120

6.2.6 Het poolen van parkeerplaatsen stimuleren, vooral die buiten de weg120

Lijst van afbeeldingen

Figuur 1: Aangepaste MWS voor voetgangers.....	17
Figuur 2: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor voetgangers	24
Figuur 3 – Twaalf criteria van kwaliteit van de voetgangersruimte, Jan Gehl, <i>Pour des villes à échelle humaine</i> (2013).....	25
Figuur 4: Communicatiecampagne “Hagen en trottoirs” in Waterloo.....	27
Figuur 5 – Publicatie van de Groendienst over het onderhoud van de hagen	27
Figuur 6: Locatie van ontbrekende voetgangersoversteekplaatsen in de gemeente Ukkel in het licht van het PAVE.....	28
Figuur 7: Overzicht van de toestand van de trottoirs in de gemeente Schaarbeek.....	29
Figuur 8: Te beveiligen voetgangersoversteekplaatsen	30
Figuur 9: Principeschema van een doorlopend trottoir – Bron: Securothèque.....	31
Figuur 10: Prins de Lignelaan – sectie Voetganger-COMFORT	32
Figuur 11: Pad tussen het station Stalle en de Kersbeeklaan	33
Figuur 12: verkeersbord M2.....	34
Figuur 13: verkeersbord M2.....	34
Figuur 14: Aangepaste MWS voor de fiets.....	34
Figuur 15: Messidorlaan/kruispunt met de Brugmannlaan.....	36
Figuur 16: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor fietsers	41
Figuur 17: Overzicht van de fietssnelwegen die het gemeentelijk grondgebied van Ukkel doorkruisen	42
Figuur 18: Bestaande fietsroutes en noord-zuidverbindingen op het grondgebied	43
Figuur 19: Voorgestelde aanvullende routes	44
Figuur 20: Gedetailleerd tracé van de noord-zuidroute via de Kamerdellelaan	44
Figuur 21: Overzicht van het tracé van de noord-zuidroute.....	45
Figuur 22: Schets van de herinrichting van de Kamerdellelaan (deel tussen de Boogschutterinnenlaan en de Riddershofstedelaan)	46
Figuur 23: Verwijzing naar de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek”	47
Figuur 24: Voorgestelde aanvullende routes in het zuidelijke deel van de Gemeente	47
Figuur 25: Boetendaellaan	50
Figuur 26: Eikenboslaan	50
Figuur 27: Rijstrook in gezaagde kasseien in de Vissersstraat – Ukkel	50
Figuur 28: Rijstrook in asfalt op de Grote Markt – Ieper	50
Figuur 29: Aangepaste MWS voor OV.....	51
Figuur 30: Bushalte Van Bever	52
Figuur 31: Openbaarvervoernetwerk in het westelijke deel van de gemeente Ukkel	54
Figuur 33: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor het OV	58
Figuur 34: Snelheidsregime op het grondgebied van Ukkel.....	61
Figuur 35: Ontwikkeling van autoluwe gebieden	62
Figuur 36: Mazen die prioritair geselecteerd werden in de gemeente Ukkel en locatie van andere lopende studies	66
Figuur 37: Tellingen in de maas Churchill (juni 2022).....	68
Figuur 38 : FCD Edith Cavellstraat Bron: Be Mobile – FCD-gegevens Studie Ter Kamerenbos – Ruimtes-Mobiliteit	69
Figuur 41: MWS in de Edith Cavellstraat	70
Figuur 42– Synthese van de voorgestelde acties voor de maas Churchill.....	72

Figuur 43 : Nieuw voorplein van school 13 in Anderlecht	73
Figuur 44 : Uittreksel uit de gids voor het verbeteren van de	73
Figuur 45 : Afschaffing van de voorrang van rechts aan de Langeveldstraat en de Hoeflaan ..	73
Figuur 46 : Tellingen in het kader van de mobiliteitsstudie over de maas Alseberg	78
Figuur 47 : Tellingen uitgevoerd in het kader van het GMP van Vorst, het GMP van Ukkel en de studie over de Alsebergsesteenweg voor de maas Globe-Hoogte Honderd.....	80
Figuur 48: Gebieden met maatregelen in de scenario's van het nieuwe verkeersplan.....	81
Figuur 49: MWS in studiegebied 1	82
Figuur 50 : Voorstelling voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd	83
Figuur 51: Toegang tot de Zevenbunderslaan met het nieuwe verkeersplan	83
Figuur 52: Begeleidingsmaatregel overwogen voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd – omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat	84
Figuur 53: Toegang tot de Zeven Bunderslaan met het nieuwe verkeersplan en de begeleidingsmaatregel voor de Emile Regardstraat.....	84
Figuur 54: Alle overwogen begeleidingsmaatregelen voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd.....	85
Figuur 55: Toegang tot de Maarschalk Joffrelaan met het nieuwe verkeersplan en de begeleidingsmaatregelen indien nodig.....	85
Figuur 56: Sectie van de Zevenbunderslaan waarop het nieuwe verkeersplan betrekking heeft	86
Figuur 57: FCD Vanderkinderestraat.....	86
Figuur 58: Bestaande fietsstraat in de Vanderkinderestraat.....	87
Figuur 59: Fietsstraat in Schaarbeek	87
Figuur 60: Kruispunt met de Vanderkinderestraat vanaf de Boetendaelstraat.....	87
Figuur 61 : Kruispunt met de Boetendaelstraat vanaf de Vanderkinderestraat.....	87
Figuur 62: MWS-hiërarchie voor zone 2 die werd bestudeerd voor het nieuwe verkeersplan ...	88
Figuur 63: Omkering van het eenrichtingsverkeer in de Joseph Bensstraat (tussen de Beeckmanstraat en de Alsebergsesteenweg).....	90
Figuur 64: Voorbeeld van het Sint-Gillisvoorplein voor/na de herinrichting.....	92
Figuur 65: Tellingen in de Dokter Decrolylaan en de Victor Allardstraat	92
Figuur 66: Mobiliteitsagentschap in Grenoble.....	98
Figuur 67 : Communicatie over de Bruxell'Air-premie.....	99
Figuur 68: Campagne van de GRACQ en Pro Velo voor een betere co-existentie en meer hoffelijkheid tussen weggebruikers.....	100
Figuur 69: Verkeersborden C1 en F19, aangevuld met de borden M2 en M4 die wijzen op beperkt eenrichtingsverkeer	100
Figuur 70: Cambio-station in de Montjoielaan en overzicht van de Cambio-stations in het BHG	101
Figuur 71: Voertuig van Poppy en het door de operator bediende gebied.....	101
Figuur 72: Voertuig van Miles en het door de operator bediende gebied	101
Figuur 73: Fragment van de website van het Cozywheels-platform.....	102
Figuur 74: Ontwerp van de nieuwe mobiliteitsgids van de Gemeente Ukkel.....	103
Figuur 75: Workshop van 9 juli 2022 om de behoeften en wensen van de burgers te verzamelen voor het GMP.....	104
Figuur 76 Gebrek aan bewegwijzering naar het station Stalle in de directe omgeving (< 200 m)	104
Figuur 77: "Totem" van NMBS-station in Brussel	104

Figuur 78: Ukkelse fietsbox.....	106
Figuur 79: Voorziening van het type beugel/omgekeerde U.....	106
Figuur 80: Dekking van Villo! en Cambio in de Gemeente Ukkel – situatie 2021	108
Figuur 81: Cambio autodelen: geplande ontwikkelingen.....	108
Figuur 82: Bakfiets van Monkey Donkey	109
Figuur 83: Bakfietsen van Cambio.....	109
Figuur 84: Voertuigen van Poppy.....	109
Figuur 85: Parkeerzone voor micromobiliteitsvoertuigen	109
Figuur 86: Fietsenstalling van het gemeentebestuur.....	110
Figuur 87: Olympus-mobiliteitsapplicatie.....	111
Figuur 88: Vloot van scooters en fietsen van de Gemeente	111
Figuur 89: Organisatie van de Veloce door de GRACQ	113
Figuur 90: Organisatie van het fietsbrevet in de Val Fleuri-school	113
Figuur 91: Schets van een voorbeeld van de inrichting van een schoolomgeving.....	114
Figuur 92: Ontwikkeling van de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen	117
Figuur 93: Project voor de aanpassing van de gereguleerde parkeerplaatsen in Ukke ..	118
Figuur 94: Afbeelding van de website van Schaarbeek: het tabblad autodelen verwijst naar de mogelijkheid om een bewonerskaart te verkrijgen.....	119
Figuur 95: Verkeersbord E9j – afwisselend parkeren volgens uurregeling	122

Woordenlijst

FSG: Fietssuggestiestrook.

De fietssuggestiestrook is een fietsinrichting ter "ondersteuning" van fietsers, wanneer de beschikbare breedte de aanleg van een fietspad niet mogelijk maakt. Ze vestigt de aandacht van andere weggebruikers op de mogelijke aanwezigheid van fietsers. Ze heeft geen wettelijke status (is niet gedefinieerd in de Wegcode). De fietssuggestiestrook maakt deel uit van de rijbaan; gemotoriseerde voertuigen mogen erop rijden. Zie Fietsvademecum 2 - Gemarkerde fietspaden en fietssuggestiestroken, Brussel Mobiliteit

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/mobiliteitsberoepen/technische-publicaties-analyses-en-studies>

ARAV: Adviesraad voor Actieve Verplaatsingswijzen

AGK: Adviesraad voor Gelijke Kansen van Ukkel

GAPH: Gemeentelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap – Werkgroep Toegankelijkheid-Mobiliteit

UAO: Ukkelse Adviesraad voor Ouderen – Werkgroep Mobiliteit

LMC: Lokaal Mobiliteitscontract.

Het Lokaal Mobiliteitscontract is een nieuw mechanisme dat werd geïntroduceerd door het Good Move-plan. Het is gebaseerd op een partnerschap tussen het Gewest en de gemeenten, zowel in de studiefase als in de uitvoeringsfase. Het heeft tot doel de creatie van grote autoluwe wijken te vergemakkelijken, in overeenstemming met de gewestelijke "Stad 30"-visie.

<https://autoluwewijken.brussels/>

Helling: transversale helling van het trottoir voor de waterafvoer. Deze transversale helling moet lager zijn dan of gelijk zijn aan 2 %.

FCD: Floating Car Data. Methode om inzicht te verkrijgen in het autoverkeer op het wegennet dankzij de gps-gegevens van de uitgeruste voertuigen. Ze maakt het bijgevolg niet mogelijk de andere stromen (voetgangers, fietsers, ...) te monitoren.

GemFR: Gemeentelijke fietsroute. Dit zijn de aanbevolen routes voor verplaatsingen met de fiets over korte en middellange afstand binnen de Gemeente, om de verschillende wijken en voorzieningen met elkaar te verbinden, of om aan te sluiten op een GFR.

GFR: Gewestelijke fietsroute. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/zich-verplaatsen/fiets/kies-uw-traject/de-gewestelijke-fietsroutes>

LEZ: Lage-emissiezone. <https://www.lez.brussels/mytax/>

Maas: Een andere term voor "autoluwe wijken". Een perimeter die werd afgebakend op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomend met een grote wijk waarin het doel erin bestaat het doorgaand verkeer te verminderen en waar iedereen zich veilig en vlot kan verplaatsen: te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. <https://autoluwewijken.brussels/>

Actieve vervoerswijzen: Verplaatsingswijze die alleen menselijke fysieke activiteit gebruikt als energiebron voor verplaatsingen (wandelen, fietsen, stappen, rollerbladen, skateboards enz.).

GPAP: Gemeentelijk Parkeeractieplan, dat voortvloeit uit het politieke en normatieve kader dat door het Gewest wordt vooropgesteld via het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move/good-move-afgeleide-themas>

PAVE: Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte.

Dit plan werd tussen 2015 en 2019 gelanceerd door Brussel Mobiliteit in samenwerking met de Brusselse gemeenten. Het plan was tweeledig: enerzijds de invoering van een hiërarchie voor het voetgangersnet met drie niveaus (vervolgens uitgewerkt in Voetganger-Wijk/Voetganger-Comfort en Voetganger-Plus), en anderzijds een toegankelijkheidsaudit voor alle voetgangerswegen in het BHG. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/toegankelijkheidsplannen-voor-de-weg-en-de-openbare-ruimte-pave>

GMP: Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

GFP: gemarkeerd fietspad. Het betreft een voorrangsinrichting voor fietsers. Ze moeten het pad verplicht gebruiken indien de staat ervan een veilige verplaatsing mogelijk maakt. Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan, automobilisten mogen er niet stilstaan of parkeren.

BVP: Bedrijfsvervoerplan.

Openbare instellingen of privéondernemingen met meer dan 100 werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn verplicht om de drie jaar een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Kleinere instellingen kunnen dit ook op vrijwillige basis doen. Dit plan heeft tot doel een diagnose te stellen van de mobiliteit van de werknemers (woon-werkverkeer en verplaatsingen voor het werk) om sterke en zwakke punten te identificeren en een actieplan uit te werken. <https://leefmilieu.brussels/pro/wetgeving/verplichtingen-en-vergunningen/een-bedrijfsvervoerplan-bvp-opstellen>

SVP: Schoolvervoerplan.

Scholen die beginnen met de ontwikkeling van een SVP (een vrijwillig initiatief), willen de verplaatsingen van en naar de school veiliger en actiever maken voor de leerlingen, hun ouders en het schoolpersoneel. Het Gewest ondersteunt en begeleidt deze initiatieven. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/school/schoolvervoerplan-svp>

Driejarenplan: Ontwikkelingsplan met acties en handelingen ter verbetering van de leefomgeving van de inwoners van eenzelfde gebied, over een periode van 3 jaar. <https://www.uccle.be/nl/mijn-gemeente/belastingen-retributies-en-taksen/dienst-van-de-ontvanger>

PBM: Personen met beperkte mobiliteit. Een persoon heeft beperkte mobiliteit wanneer zijn grootte, conditie, leeftijd, permanente of tijdelijke handicap de oorzaak is van ongemakken in zijn bewegingen. Personen met beperkte mobiliteit (PBM) vertegenwoordigen ongeveer 40% van de Belgische bevolking. De term omvat alle personen met een motorische, visuele, auditieve, fysieke of mentale beperking. Deze personen gebruiken alle bestaande verplaatsingswijzen, met verplaatsingshulp (stok, rollator, ...) of met aangepaste voertuigen (rolstoel, aangepaste fiets, aangepast openbaar vervoer, aangepaste auto).

Verkeersknooppunt: Aantrekkelijke ruimte die reizen genereert, bijvoorbeeld scholen, sportvoorzieningen, winkels/winkelgebieden enz.

STOP-principe: Principe waarbij de verschillende vervoerswijzen voorrang krijgen, in de volgende volgorde: wandelen, fietsen (en micromobiliteit), openbaar vervoer, collectief privévervoer en individueel privévervoer.

GPDO: Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

GewMP: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

PMH: persoon met een handicap (zie GAPH)

GSV: Gewestelijke stedenbouwkundige verordening

BHG: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



PLUS-netwerk: in de Multimodale Wegenspecialisatie (MWS) zijn dit de belangrijkste assen voor verplaatsingen op grootstedelijke schaal.

COMFORT-netwerk: niveau dat is ingesteld om de mazen van de netwerken aan te vullen op intergemeentelijke schaal en de bediening van de verschillende polen te verzekeren.

WIJK-netwerk: niveau om de precieze bediening van de wijken te garanderen.

MER: Milieueffectenrapport.

APR: Algemeen politiereglement.

Gemeenschappelijk reglement voor de 19 Brusselse gemeenten, dat de regels vaststelt met betrekking tot de netheid, gezondheid, veiligheid, beveiliging en rust van straten en openbare ruimtes. <https://www.uccle.be/nl/mijn-gemeente/official-publicaties/gemeenschappelijk-algemeen-politiereglement-voor-alle-19>

MWS: Multimodale wegenspecialisatie.

Het Gewest heeft een strategie ontwikkeld om duidelijke prioriteiten te stellen bij het delen van wegen; dit is de "multimodale wegenspecialisatie". Deze strategie omvat alle verplaatsingswijzen, door de definitie van een structurerend netwerk met een hiërarchisch niveau (PLUS/COMFORT/WIJK) voor elk van hen (voetgangers, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (auto's) en vrachtverkeer). De kaarten van de MWS zijn toegankelijk via <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move/good-network>

BEV: Beperkt eenrichtingsverkeer.

Met deze voorziening kunnen fietsers in beide richtingen door een straat met eenrichtingsverkeer rijden. <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1998014288~ajzoyvnp4>

Fietsbus: groep scholieren met de fiets, begeleid door opgeleide volwassenen, die een bepaald traject volgt. De kinderen worden in alle veiligheid begeleid.

Fietsensvlug: samenkomst van scholieren begeleid door leerkrachten en ouders van talrijke Ukkelse scholen naar het Wolvendaelpark, georganiseerd door de gemeente en de GRACQ Uccle, op initiatief van de GRACQ Uccle.

Velotheek: bibliotheek van tweedehandsfietsen voor kinderen van 2 tot 12 jaar waar ouders voor hun kinderen een fiets kunnen huren die aangepast is aan hun grootte.

Verkeerslessen voor fietsers: opleidings- en bijscholings sessie voor tieners en volwassenen over het stedelijk gebruik van de fiets.

Trage wegen: trage wegen zijn paden of routes voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en soms ruiters zijn er de belangrijkste gebruikers van. Ze zijn voornamelijk bedoeld voor vrijetijdsverplaatsingen, maar kunnen ook een nuttige reisweg vormen en moeten dan een goed niveau van dienstverlening verzekeren (comfort, verlichting, verlaging van de in- en uitritten, ...) om de toegankelijkheid ervan te voet en met de fiets te maximaliseren.

ZACA: Ongevalgevoelige zones. Dit zijn de zwarte punten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden geïdentificeerd in termen van ongevallen en verkeersveiligheid, gekoppeld aan de behoeften aan herontwikkeling van de infrastructuur. Bij de heraanleg van ZACA's moet samengewerkt worden met de politiezone.

1 INLEIDING

Een bijgewerkt actieplan ...

Ter herinnering, deze studie is een update van het vorige Gemeentelijke Mobiliteitsplan van Ukkel, dat in 2006 werd opgesteld. In haar algemene beleidsverklaring 2018-2024 heeft de meerderheid zich ertoe verbonden dit strategische document te herzien om de Gemeente te voorzien van een actieplan dat is aangepast aan de context en de uitdagingen van het grondgebied.

... Om de vastgestelde doelen te bereiken

Na de eerste fase van de diagnose en een tweede fase waarin de doelstellingen en uitdagingen werden uiteengezet, vormt dit document de derde en laatste fase van de studie van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van Ukkel. Het licht het ambitieuze actieplan toe voor elk van de bestudeerde werkterreinen, teneinde de belangrijkste doelstellingen van de vorige fase te verwezenlijken en de ambities van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) Good Move aan te passen aan de context en de behoeften van de inwoners van Ukkel. Dit document biedt dus een mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar.¹

Doelstelling 1: Zorgen voor goede prestaties van de netwerken voor alle vervoerswijzen

Voor elk vervoersnetwerk (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer) wordt een reeks maatregelen voorgesteld om te voldoen aan het verwachte prestatieniveau voor elke weg.

Het gaat onder meer om maatregelen voor de (her)inrichting van wegen (gemeentelijke of gewestwegen) en openbare ruimten. Dit betreft meer specifiek de assen die zijn opgenomen in de PLUS- en COMFORT-netwerken.

Doelstelling 2: Verbetering van de levenskwaliteit in de wijken van Ukkel

De Gemeente telt acht mazen op haar grondgebied, namelijk Churchill, Globe-Hoogte Honderd, Sterrenwacht, Ukkel-Zuid, Brugmann, Neerstalle, Kalevoet en Lorraine. Het GMP zal zich richten op de definitie van maatregelen voor al deze mazen, maar zal zich meer in het bijzonder richten op de mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd, die in fase 2 geselecteerd werden op basis van de bestaande uitdagingen. Daarom werd een diepgaande studie uitgevoerd over deze twee mazen, zoals voorzien in de modaliteiten van het GMP. Daarnaast lopen er studies voor andere mazen, met name Neerstalle (Lokaal Mobiliteitscontract loopt – scenariofase), Lorraine, Sterrenwacht en Kalevoet (specifieke studies).

De verbetering van de levenskwaliteit in de wijken gebeurt door de aanleg van zeer kwalitatieve openbare ruimtes, waar het aangenaam leven is door hun gebruikscomfort en die gezelliger, veiliger en groener zijn. Ukkel moet een ideale gemeente worden om te wandelen en waar we een grote befietsbaarheid van de wegen beogen door een betere verdeling van de openbare ruimte. De performantie en de regelmatigheid van het openbaar vervoer moeten verbeterd worden. Het autonetwerk moet samenhangend zijn.

Dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan tracht in deze zin maatregelen te definiëren om de verkeersveiligheid ruimschoots te verbeteren, ten voordele van iedereen, in het bijzonder voetgangers en fietsers.

Doelstelling 3: De Ukkelse bewoners en gebruikers begeleiden naar multimodaliteit

Parallel aan de beraadslagingen over de infrastructuur wordt er een reeks acties voorgesteld op het gebied van begeleiding, bewustmaking en communicatie om het beheer van de mobiliteit van personen en goederen op het grondgebied te verbeteren en multimodaliteit te bevorderen.

¹ Volgens artikel 11 van de Ordonnantie van 26/07/2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning: "De gemeente herziert het gemeentelijk plan om de twaalf jaar."

Doelstelling 4: Een globale en aangepaste parkeerstrategie ontwikkelen

Het parkeerbeleid vormt een integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het GMP is gebaseerd op de belangrijkste gemeentelijke doelstellingen die werden vastgelegd in het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). Dit omvat de bijwerking en ontwikkeling van het parkeeractieplan om aan de behoeften te voldoen (parkeren voor bewoners, fietsenstallingen, parkeerplaatsen buiten de openbare weg, gereserveerde parkeerplaatsen enz.), in naleving van de gewestelijke wetgeving en regelgeving inzake parkeren.

Een plan dat op burgerparticipatie gestoeld is

Het GMP heeft tot doel een gemeentelijke visie te vertalen. Het is het resultaat van de samenwerking met een reeks technische en politieke maar ook burgeractoren. Als zodanig zijn sommige in dit verslag ontwikkelde acties het resultaat van uitwisselingen en bijeenkomsten met de Ukkelaars, met name met de verschillende adviesraden, inwoners en handelaars, in sommige gevallen via de verschillende participatie-evenementen die in de vorige fasen werden georganiseerd.

Een plan dat herinnert aan het belang van het delen van de ruimte tussen alle gebruikers

Dit document is bedoeld voor alle gebruikers. Het wijst daarom nogmaals op de essentiële notie van het delen van de ruimte tussen alle gebruikers (voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten). Er wordt bijgevolg een reeks maatregelen voorgesteld op het gebied van de verkeersveiligheid en de regels voor het delen van de weg en de openbare ruimte in ruimere zin.

Uitvoeringsplanning

De acties van dit plan moeten **geleidelijk** worden uitgevoerd, afhankelijk van de beschikbare personele en budgettaire middelen. Zoals aangegeven kunnen sommige acties op korte termijn worden ondernomen, terwijl andere, die bijvoorbeeld aanvullende studies of een haalbaarheidsonderzoek vereisen, gericht zijn op de middellange termijn (5 tot 10 jaar, wat de geldigheidsdatum van dit GMP is). Een grote meerderheid van de acties moet ook in de loop van de tijd worden voortgezet en/of geïntensiveerd en vooral **continu** worden uitgevoerd, met name de acties met betrekking tot de sensibilisering en ondersteuning van lokale actoren.

Een plan dat het voorwerp uitgemaakt heeft van een milieueffectenrapport

Het onafhankelijk studie bureau CSD Ingénieurs Conseil heeft, overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013, een milieueffectenrapport (MER) van het ontwerp van GMP opgesteld, dat onderworpen werd aan het openbaar onderzoek. De studie analyseert de gevolgen, "effecten" genoemd, van de uitvoering van het actieplan. Ze hebben betrekking op de verschillende parameters van onze omgeving in ruime zin, met andere woorden fysieke (bv. de bodem, het water, de lucht, het lawaai, het natuurlijk en gebouwd erfgoed, ...), sociaaleconomische (bv. de gevolgen voor de bevolking) of culturele parameters (bv. de stedelijke esthetiek). Naast deze analyse-elementen bevat het MER **aanbevelingen om de geplande acties te verbeteren en de negatieve effecten te verhelpen**. Deze werden opgenomen in de onderhavige versie van het ontwerp van plan.

Een plan dat onderworpen werd aan een openbaar onderzoek

Het plan werd van 26 mei tot 31 juli 2023 onderworpen aan een openbaar onderzoek. Er werden verschillende infovergaderingen georganiseerd bij de opstart van het onderzoek om de structuur en de voornaamste principes van het plan voor te stellen:

23/05 in het Administratief Centrum;

30/05, specifieke vergadering voor wijk Churchill in school Notre-Dame des Champs;

31/05, specifieke vergadering voor wijk Ukkel-Centrum in Zaal 1180.

Tijdens deze infoavonden hebben de deelnemers mondeling vreezen/kritieken/vragen geformuleerd. Ze werden voor het merendeel ook officieel schriftelijk bezorgd in het kader van het openbaar onderzoek.

Tijdens het onderzoek werden bijna **650 reacties** geregistreerd, gelezen, ingedeeld en beoordeeld door de dienst Wegen-Mobiliteit en het studiebureau. De onderhavige versie vormt bijgevolg een aangepaste versie met:

Aanvullingen, verduidelijkingen of rechtvaardigingen – wanneer acties onduidelijk of onvolledig geacht werden;

Toevoeging van nieuwe acties;

Schrapping van bepaalde voorstellen, die door de respondenten van het openbaar onderzoek als niet-ontvankelijk beoordeeld werden, meer bepaald uitgewerkte scenario's voor de verluwing van het Sint-Pietersvoorplein of maas Churchill;

Of toevoeging van tijdelijke tags.

Het was uiteraard niet mogelijk om alle suggesties die geformuleerd werden in het kader van het openbaar onderzoek in dit document te integreren aangezien sommige te gericht, technisch onhaalbaar, strijdig met andere voorstellen, enz. waren.

Heel wat niet-opgenomen voorstellen zijn daarom niet minder nuttig in het kader van het werk dat de dienst Wegen-Mobiliteit de komende maanden en jaren zal verrichten (noodzakelijke herstellingen, verbeteringen aan de openbare ruimte, aan te passen signalisatie, enz.).

Deze nieuwe versie werd ter goedkeuring aan het college voorgelegd met het oog op de definitieve goedkeuring door de raad.

2 KRACHTLIJN 1: ZORGEN VOOR GOEDE PRESTATIES VAN DE NETWERKEN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN

2.1 DEFINITIE EN DOEL (HERINNERING)

Gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken aanbieden

Ter herinnering: de "Mobility Vision" van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move is onderverdeeld in zes ambities, waaronder het aanbieden van goed ontwikkelde, gestructureerde, leesbare en efficiënte vervoersnetwerken. Het doel is daarom om deze netwerken te optimaliseren, teneinde efficiënte en kwalitatieve diensten en verplaatsingen te garanderen.

De multimodale wegenspecialisatie specificeren

Fase 2 was gericht op het verduidelijken van de multimodale wegenspecialisatie op het gemeentelijke grondgebied, op grond van de specialisatie die al werd voorgesteld in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move en de opmerkingen die werden gemaakt in fase 1, de diagnosefase (samenhang van netwerken, "grijze gebieden" enz.).

De werkingsomstandigheden van de netwerken definiëren

Er wordt informatie verstrekt over de optimale werkingsomstandigheden van de structurerende netwerken (PLUS en COMFORT).

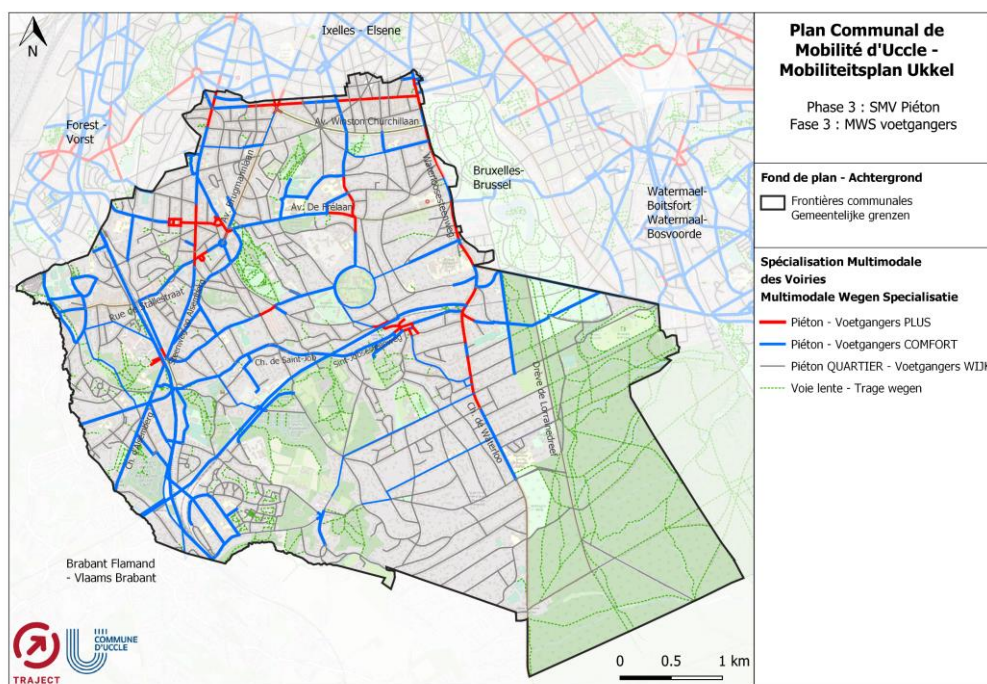
2.1.1 METHODOLOGIE

Om de prioritaire maatregelen en interventies voor elke verplaatsingswijze op de wegen van de Gemeente te identificeren, werden verschillende elementen in aanmerking genomen:

- **Het ambitieniveau voor elke weg:** dit is de Multimodale Wegenspecialisatie (MWS) op grond van het Gewestelijk plan, die werd aangepast naar aanleiding van fase 2 van dit GMP;
- **Het bestaan van recent uitgevoerde** (sinds het begin van de huidige ambtstermijn – december 2018), **lopende of geplande werkzaamheden** (projecten die een programmatische fase hebben bereikt: budget toegewezen, vergunning aangevraagd of verkregen enz.);
- **Projecten in beschouwing:** gemeentelijke, gewestelijke, MIVB-, NMBS-projecten ... Projecten die nog niet zijn uitgevoerd, maar die voor een deel in het driejarenplan van de Gemeente zijn opgenomen;
- **Diagnostische elementen uit fase 1**, die de grijze gebieden van de MWS onthullen;
- **De sectoren met de belangrijkste uitdagingen die in fase 1 en 2 geïdentificeerd werden** (omgeving van scholen, lokale identiteitskernen, knooppunten van het openbaar vervoer enz.).

2.2 VOETGANGERSNETWERK

Ter herinnering, de Multimodale Wegenspecialisatie (MWS) van het voetgangersnetwerk werd in de tweede fase aangepast om het netwerk een grotere samenhang te verlenen: continuïteit van belangrijke voetgangersroutes, opname van verkeersknooppunten en haltes voor het openbaar vervoer in het COMFORT-netwerk, enz. Dit vertaalt zich onder meer in de uitbreiding van de voetgangersassen van het COMFORT-niveau of door de verbinding tussen twee assen van dit niveau. Ter herinnering, het ging onder meer om de Groene Jagerslaan, de Montjoielaan en de Egide Van Ophemstraat.



Figuur 1: Aangepaste MWS voor voetgangers

De huidige inrichting van de trottoirs en voetgangersoversteekplaatsen voldoet echter niet altijd aan de normen die bij hun MWS-status horen. De komende jaren zijn er dus aanzienlijke verbeteringen nodig om een aantal wegen van het grondgebied om **van Ukkel een ideale gemeente te maken om te wandelen**.

2.2.1 VOETGANGER-PLUS

De voorrang voor de interventies moet in de eerste plaats naar het PLUS-netwerk gaan. Het is ook op dit netwerk dat de normen voor de verwachte inrichtingen het strengste zijn (dimensionering van circulatieruimten aangepast aan de stromen, toegankelijkheid, comfort enz.). Dit zijn dan ook de gebieden waar de belangrijkste verbeteringen prioritair moeten worden aangebracht.

Wat de gemeentelijke assen betreft, gaat het om:

- De Vanderkinderestraat (secties tussen de Boetendaelstraat en de Mariannestraat en tussen de Edith Cavellstraat en de Waterlooosesteenweg). Merk op dat een aanvraag voor de herinrichting van het voorplein van de Heilig Hartkerk werd ingediend in het kader van de participatieve begroting. Dit verzoek omvatte ook de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen om het oversteken op deze weg met druk verkeer (4.907 voertuigen/dag) te vergemakkelijken;
- De as van de Edith Cavellstraat/Houzeaulaan (tussen de Groeselenbergstraat en de Langeveldstraat/Zee-crabbestraat) en het kruispunt gevormd door deze twee wegen;
- Het centrum van Ukkel (bestaande uit het Vander Elstplein en de Xavier De Buestraat; het gedeelte van de Alsembergsesteenweg, tussen de Alphonse Asselbergsstraat en de Charles Bernaertsstraat met de status Voetganger-PLUS is een gewestweg), het Sint-Pietersvoorplein, de Dekenijstraat (tussen de Brugmannlaan en het Homère Goossensplein), het Homère Goossensplein en het Emile Dancoplein; er zijn nog heel wat problematische obstakels voor een vlot verkeer van voetgangers;
- De François Vervloetstraat (aan de kant van de Egide Van Ophemstraat);
- De Egide Van Ophemstraat (tussen de Alsembergsesteenweg en de François Vervloetstraat);
- De Engelandstraat (sectie in de buurt van het station Calevoet);
- De Dieweg (tussen de Ruststraat en de Wolvendaellaan) – aanwezigheid van vele obstakels;

Voor de gewestelijke assen gaat het om:

- Enkele delen van de Waterlooossesteenweg:
 - Tussen de De Praeterestraat en de Schoon Uitzichtlaan;
 - Tussen de Churchilllaan en de Langeveldstraat;
 - Tussen de De Frélaan en de Terhulpensesteenweg;
 - Tussen de Montanalaan en de Alphonse XIII-laan;
 - Tussen de Maarschalklaan en de De Foestraetslaan;

Hierbij gaat het in de eerste plaats om de verbetering van de oost-west georiënteerde voetgangersoversteekplaatsen op deze as, naast de noodzaak om een visie ontwikkelen voor deze steenweg en de behandeling van occasionele gevoelige punten (afwezigheid van noppentegels en geleidelijnen enz.).

- De Frélaan (sectie tussen de Zeecrabbestraat en Edith Cavellstraat en sectie tussen de Brugmannlaan en de Rodestraat);
- Enkele delen van de Brugmannlaan:
 - Tussen de Alsebergsesteenweg en de Fourragèrestraat (Emile Dancoplein);
 - Tussen de Marlowsquare en de Heldensquare;

Op deze assen moeten bijvoorbeeld alle of een deel van de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Van het type herinrichting van gevel tot gevel;
- Verplichte herconfiguratie van de ruimte: vergroting van de voor voetgangers voorbestemde oppervlakte en verbetering van de kwaliteit van de bestrating;
- Toevoeging van aanvullende voorzieningen: vegetatie, ontspannings- en ontmoetingsruimtes enz.;
- Rekening houdend met de universele toegankelijkheid;
- Die keuzes vereisen met betrekking tot de toewijzing van openbare ruimten, met onder meer de uitvoering van specifieke studies;
- Vaak onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning, waarvoor overleg met de buurtbewoners en de gebruikers van het grondgebied vereist is.

Een overzichtskaart van de geografische ligging van deze gebieden is opgenomen in punt 2.2.7.

2.2.2 VOETGANGER-COMFORT

Op de assen van het COMFORT-netwerk voor voetgangers is een vrij hoge standaard van de inrichtingen gewenst voor de criteria met betrekking tot een kwalitatief gebruik (vlakheid, comfort enz.).

Wat de gemeentelijke assen betreft, gaat het om:

- De Dieweg: meer bepaald het gedeelte tussen de Ruststraat en de Papekasteelstraat, waar de voetpaden van verschillende grootte en kwaliteit zijn;
- De Sint-Jobsesteenweg (met uitzondering van de gedeelten die het voorwerp uitmaken van het lopende herinrichtingsproject van het Sint-Jobsplein);
- De Zijlaan en de Prins de Lignelaan;
- De Godshuizenlaan/Dolezlaan;
- De omgeving van het station van Linkebeek (Kriekenputstraat);
- De Horzelstraat (omgeving van het station Moensberg).

Voor de gewestelijke assen gaat het om:

- Enkele delen van de Waterlooossesteenweg:
 - Tussen de Schoon Uitzichtlaan en de Churchilllaan;
 - Tussen de Langeveldstraat en de De Frélaan;
 - Tussen de Groene Jagerslaan en de Opstalweg;

- Tussen de Terhulpensesteenweg en de Montanalaan;
- Tussen de Alphonse XIII-laan en Maarschalklaan;
- Tussen de De Foestraetslaan en Prins van Oranjelaan.
- De De Frélaan (tussen de Zeecrabbestraat en de Rodestraat).

2.2.3 VOETGANGER-WIJK

Het Voetganger-WIJK-netwerk omvat de overige wegen die niet in de PLUS- en COMFORT-netwerken zijn opgenomen, maar die toegang bieden tot belangrijke polen zoals de NMBS-stations en belangrijke haltes van het openbaar vervoer (MIVB/TEC/De Lijn). Deze secties werden niet voorgesteld als aanpassingen van de MWS in fase 2, maar zouden op middellange tot lange termijn kunnen worden opgenomen in het Voetganger-COMFORT-netwerk, na evaluatie van de uitgevoerde inrichtingen.

Het betreft de volgende gemeentelijke assen:

- Meelbessenlaan;
- Sophoraslaan.

Voor de gewestelijke assen gaat het om:

- De De Frélaan (tussen de Edith Cavellstraat en de Waterloosesteenweg).

2.2.4 UITGEVOERDE PROJECTEN (SINDS DECEMBER 2018)

Verschillende wegen werden al onder handen genomen in herinrichtings- of renovatieprojecten. Ze worden in de onderstaande tabel weergegeven. De nummering maakt het mogelijk om de secties op de onderstaande kaart te identificeren.

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
1	Alsebergsesteenweg (tussen Globe en Coghen)	Herinrichting van gevel tot gevel	Gewest
2	Burgemeester Jean Herinckxlaan	Herinrichting van gevel tot gevel	Gemeente
4	Lijkweg (tussen de De Frésquare en de Roberts Jonesstraat)	Herstel van het buurtpad	Gemeente
6	Crabbegatweg	Herstel van het buurtpad	Gemeente
8	Baron Van Hammestraat	Herinrichting	Gemeente
9	Sparrenweg en de verbinding met Stalle gelegen Stallestraat 160 (verbinding Stalle/Roetaert, toegang tot GFR 8 en C)	Beveiliging van de verbinding / aanleg van een voetgangersoversteekplaats en herstel van het trottoir	Gemeente
27	Godshuizenlaan (tussen de Sophoraslaan en de Homborchveldlaan)	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
29	Vanderkinderestraat	Herinrichting van de kruispunten en beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen – tussen het Vanderkindereplein en de Waterloosesteenweg	Gemeente
31	Arnold Delvauxlaan	Herinrichting van gevel tot gevel (met wijziging van profiel)	Gemeente

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
32	Molensteenstraat	Herinrichting van gevel tot gevel (met wijziging van profiel)	Gemeente
50	Engelandstraat (tussen de Sint-Jobsesteenweg en de doodlopende straat),	Herinrichting van gevel tot gevel (met wijziging van profiel)	Gemeente
33	Kruispunt Sint-Jobsesteenweg/Ruststraat/Eikenboslaan en de Vissersstraat	Herinrichting van gevel tot gevel (met wijziging van profiel)	Gemeente
34	Haanstraat (tussen de Waterkasteelstraat en de Kippekensstraat)	Herstelling van de weg (rijweg + trottoirs)	Gemeente
35	Emile Regardstraat	Herstelling van de weg (rijweg + trottoirs)	Gemeente
36	Floridalaan	Herstelling van de weg (rijweg + trottoirs)	Gemeente
37	Klipveldstraat	Herstelling van de weg (rijweg + trottoirs) en herinrichting van het kruispunt met de Paul Hankarstraat	Gemeente
38	Sint-Jobsesteenweg (tussen de Engelandstraat en de Papenkasteelstraat)	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
39	Rodestraat	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
40	Gatti de Gamondstraat/Adolphe Wansartlaan	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
41	Grasmusstraat	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
42	Joseph Vanderlindenstraat	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
43	Messidorlaan (tussen de Brugmannlaan en de Churchillaan)	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
44	Vergeet-mij-nietjesstraat (tussen de Edouard Michielsstraat en de Egide Van Ophemstraat)	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
45	Meyerbeerstraat	Herstelling van de trottoirs	Gemeente

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
46	Jacques Pasturlaan	Herstelling van pad	Gemeente
47	Roosendaelstraat	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
48	Joseph Bensstraat (tussen de Alsebergsesteenweg en deAlphonse Asselbergsstraat)	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
26	Reebokjeslaan	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
	Kruispunt Bascule / Waterloo / Vleurgat	Verbreding en beveiliging van de trottoirs op de kruispunten	Gewest
	Crabbegatweg (tussen de De Frélaan en de doodlopende straat)	Heraanleg van gevel tot gevel	Gemeente
	Hougoumontlaan (voor het sportcentrum)	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
	Schoolomgevingen: <ul style="list-style-type: none"> • Voor school Messidor, Messidorlaan 161 • Voor school Longchamp, Edith Cavellstraat 29 • Dicht bij Institut Montjoie, Montjoielaan 30 • Voor school Het Tinnen Soldaatje, Generaal Lotzstraat 68 • Voor school Plein Air, Dieweg • Voor school Les Eglantiers • Voor school Decroly (middelbaar), Hamoirlaan • Nekkersgatlaan 	Herstelling en gerichte verbreding van het trottoir Beveiliging en/of aanleg van een voetgangersoversteekplaats en/of uitbreiding van trottoirs en/of installatie van een verkeerslicht met drukknop en/of installatie van specifiek meubilair	Gemeente
	Edouard Michielsstraat	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
	Avijlweg	Herstelling van het buurtpad	Gemeente
	Diepestraat, Oude Molenstraat, enz.	Verbreding van het trottoir in bepaalde delen	Gemeente

2.2.5 GEPLANDE PROJECTEN

De gemeente plant een aantal projecten op de onderstaande wegen, waarvoor een budget is uitgetrokken en waarvan de uitvoering op korte tot middellange termijn is gepland.

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
3	Oimpjeslaan	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
6t	Groeselenbergstraat (tussen de Beeldhouwerslaan en de Bronweg)	Herinrichting van gevel tot gevel	Gemeente
7	Heldensquare	Herinrichting	Gewest
10	Egide Van Ophemstraat	Herinrichting van gevel tot gevel	Gemeente
12	Wagenstraat	Aanleg van een vak voor de MIVB en actieve vervoersmodi	Gewest
13	Station Calevoet	Tunnel onder de sporen voor fietsers en voetgangers	Gemeente
18	Ruststraat (tussen de Wolvendaellaan en de Dieweg)	Herstelling van de trottoirs	Gemeente
20	François Folielaan	Herstel van het buurtpad	Gemeente
21	Sint-Jobsplein en omgeving, Sint-Jobsesteenweg tot aan het kruispunt met de De Wansijnstraat, J&P Carsoellaan tot aan de brug over de spoorweg	Herinrichting en/of beveiliging	Gemeente
23	Verrewinkelstraat – Eikenboslaan	Continuïteit van de fietspaden ten noorden en zuiden van de fietsers- en voetgangersbrug	Gemeente
28	Gendarmendreef (tussen de Eikenlaan en de Fort-Jacolaan)	Herinrichting	Gemeente
29	Vanderkinderestraat	Herinrichting van kruispunten en beveiliging van voetgangersoversteekplaatsen – tussen het Vanderkindereplein en de Coghenlaan	Gemeente
30	Sophorassquare, treinstation van Linkebeek en omgeving	Herontwikkeling van de Sophorassquare en de parking Renovatie van het station van Linkebeek en de omgeving (NMBS – Infrabel)	Gemeente - NMBS
52	Roberts Jonesstraat (stuk tussen de Léo Erreralaan en de Lijkweg)	Gedeeltelijke herinrichtingen	Gemeente
17	Sint-Jobsesteenweg (tussen de Waterkasteelstraat en de Ruststraat)	Herinrichting van gevel tot gevel	Gemeente
	Tussen de Jean Benaetsstraat en de gemeentelijke parking (Sint-Jobsesteenweg)	Fiets-voetgangersverbinding	Gemeente

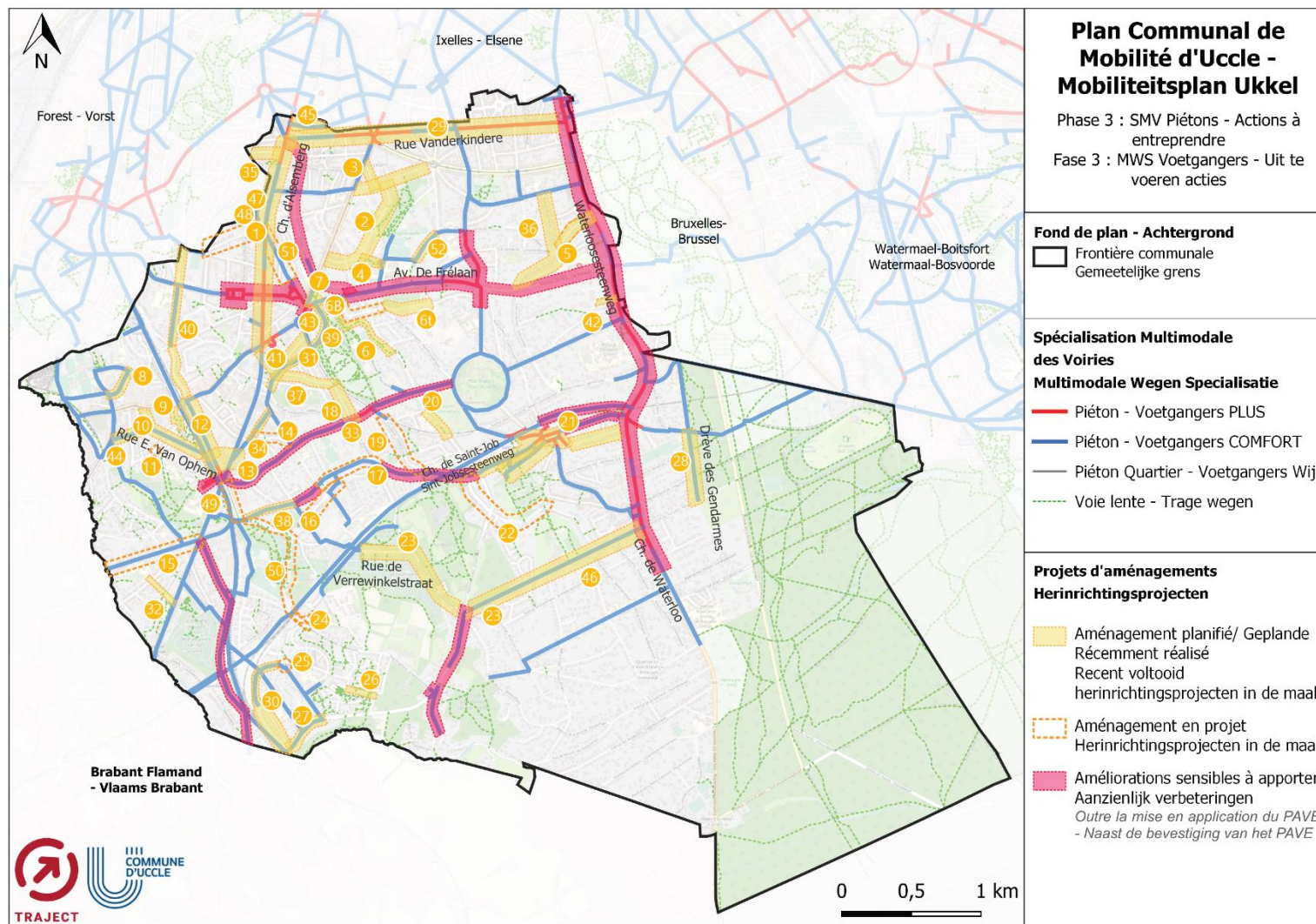
2.2.6 PROJECTEN WAAROVER WORDT NAGEDACHT, WAARVAN ER SOMMIGE ZIJN OPGENOMEN IN HET DRIEJARENPLAN

Tot slot zijn er nog andere wegen opgenomen in het driejarenplan² voor diverse werkzaamheden, waarvan de termijnen nog niet zijn vastgesteld.

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
5	René Gobertlaan	Herinrichting	Gemeente
6b	Riddershofstedelaan	Herstelling van trottoir	Gemeente
14	Schapenstraat	Herstelling van trottoir	Gemeente
15	Drogenbossesteenweg	Herinrichting	Gemeente
16	Geleystsbeekstraat	Herinrichting van het deel tussen de Frans Lyceumlaan en de Papenkasteelstraat	Gemeente
19	Diepestraat	Herinrichting	Gemeente
22	Dolezlaan (tussen de Sint-Jobsesteenwegen de Oude Molenstraat tot de Andrimontlaan)	Herinrichting	Gemeente
24	Kruispunt Engelandstraat / Gazellelaan / Homborchveldlaan	Herinrichting	Gemeente
25	Kruispunt Homborchveldlaan / Kriekenputstraat / Jean Ballegeerstraat	Herinrichting	Gemeente
49	Engelandstraat (tussen de Alsebergsesteenweg en de Sint-Jobsesteenweg)	Herinrichting	Gewest/Gemeente
51	Dekenijstraat	Herinrichting	Gemeente

² Beschikbaar op de website van de Gemeente: <https://www.uccle.be/nl/mijn-gemeente/belastingen-retributies-en-taksen/dienst-van-de-ontvanger>

2.2.7 GEOGRAFISCHE LOCATIE VAN BELANGRIJKE VERBETERINGEN DIE MOETEN WORDEN AANGEBRACHT



Figuur 2: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor voetgangers

2.2.8 ANDERE MAATREGELEN

- **Rekening houden met het principe van universele toegankelijkheid voor een stad op menselijke schaal**

In het algemeen is het bij de verschillende acties en toekomstige aanlegprojecten de bedoeling om het **principe van universele toegankelijkheid** te volgen en iedereen, te beginnen met kwetsbaren, personen met beperkte mobiliteit, niet of weinig zelfredzaam (voetgangers, personen met een beperking), comfort en een maximale continuïteit te bieden tijdens hun verplaatsingen te voet. De verplaatsingsketen moet in haar geheel aangelegd worden (verlaging van de trottoirs aan de voetgangersoversteekplaatsen, ...)

Bij wegenwerken (aanleg, herstelling) is het de bedoeling om de verschillende verplichtingen uit de vademecums, referentiedocumenten en normen van het gewest in acht te nemen. Er moet bijzondere aandacht geschonken worden aan de kwaliteit van de wandeloppervlakte. De functionele inrichtingen kunnen echter afgestemd worden op de verfraaiings- of erfgoeduitdagingen.

Het principe van universele toegankelijkheid moet het ook mogelijk maken in Ukkel **een stad op menselijke schaal** te ontwikkelen, waarvoor het design van de voetgangersruimtes de criteria van veiligheid, comfort en plezier kan volgen, zoals de Deense stedenbouwkundige Jan Gehl illustreert:

Protection	<p>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protection des piétons • Élimination de la crainte de la circulation automobile 	<p>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace public animé • « Yeux en action » • Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes • Éclairage adéquat 	<p>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vent • Pluie et neige • Froid et chaleur intenses • Pollution • Poussière, bruit et lumière éblouissante
	<p>POSSIBILITÉ DE MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace suffisant • Absence d'obstacles • Surfaces adéquates • Accessibilité pour tous • Façades intéressantes 	<p>POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet de bordure et zones où se tenir debout • Présence d'appuis 	<p>POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zones où s'asseoir • Mettre à profit les avantages des lieux: vues, soleil, gens • Endroits agréables où s'asseoir • Bancs publics où se reposer
	<p>POSSIBILITÉ D'OBSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distances d'observation raisonnables • Champs de vision dégagés • Vues intéressantes • Éclairage nocturne 	<p>POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faibles niveaux de bruit • Mobilier urbain offrant des espaces de conversation 	<p>POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux • Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit • Conditions réunies en toutes saisons
Attrait	<p>ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles et espaces urbains à échelle humaine 	<p>POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soleil et ombre • Chaleur et fraîcheur • Brise 	<p>EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité du design et des détails • Qualité des matériaux • Vues agréables • Arbres, plantes, eau

Figuur 3 – Twaalf criteria van kwaliteit van de voetgangersruimte, Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine* (2013)

- **Uitvoering van de aanbevelingen van het PAVE**

Over het algemeen zal de Gemeente ervoor zorgen dat de punten die werden geïdentificeerd in het Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) in acht worden genomen. Deze studie en de daaruit voortvloeiende wegenaudit boden de gelegenheid om een zeer nauwkeurige inventaris op te maken van de te nemen maatregelen, met name qua prioriteit. Sommige daarvan konden worden uitgevoerd tijdens diverse recente projecten. Het is de bedoeling dat er **systematisch** rekening wordt gehouden met de aanbevelingen.

De eerste stap zal zijn om te reageren op de acties met prioriteit 1. Het gaat onder meer om:

- Voetpaden die onvoldoende breed zijn, inclusief in de bochten;
- Onregelmatige bestratingen (vlakheid en helling);
- Het ontbreken van een waarschuwingsmarkering ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers;
- Of de afwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers: er werden in dat kader meer dan 200 plaatsen geteld, ook langs assen van de categorie Voetganger-PLUS (Sint-Jobsplein, Houzeulaan/Edith Cavellstraat enz.) en Voetganger-COMFORT (Dieweg, Godshuizenlaan enz.).

Zoals aangehaald in het openbaar onderzoek hebben heel wat straten nog geen voetgangersoversteekplaatsen. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Visserijstraat, tussen Den Doorn en de Diepestraat, in de Eikenboslaan, tussen de uitgang van de Kauwberg en de nieuwe trap langs de begraafplaats, op de kruispunten Errera-Dupuich en Bosveldweg-Moscicki, in de Ringlaan (oostkant), ...

Andere aanbevelingen van het PAVE kunnen hier worden overgenomen, met name die met betrekking tot de inname van trottoirs voor privégebruik (terrassen, individuele transportmiddelen zoals motorfietsen, scooters en steps) of een gebrek aan onderhoud.

Ter herinnering, het [Algemene Politieglement \(APR\)](#) dat de 19 Brusselse gemeenten gemeen hebben, bepaalt dat hagen die **op privépercelen** zijn geplant "niet over de openbare weg mogen uitsteken en te allen tijde gesnoeid moeten zijn om de breedte van de openbare weg niet te verkleinen" (artikel 61, §3), **en dat op kosten van de bewoner van het pand.**

Op dezelfde manier herinnert het APR eraan dat "de doorgangen, trottoirs en bermen van al dan niet bewoonde gebouwen, alsook gevels, scheidingsmuurtjes, hekken, boomspiegels en bouwelementen die aan de openbare ruimte grenzen, **moeten worden onderhouden en in goede staat moeten worden gehouden.** Deze verplichting valt hoofdelijk ten laste van de eigenaar, de mede-eigenaar, iedere houder van een zakelijk recht op het gebouw, de huurder, de conciërge, de portier, de bewaker en de personen die belast zijn met het dagelijkse onderhoud van de gebouwen." (artikel 22, §1).

De gemeente Waterloo bijvoorbeeld heeft een communicatiecampagne voor haar burgers ontwikkeld over het onderhoud van de hagen en trottoirs op haar grondgebied. Deze campagne is bedoeld om de bewoners bewust te maken van de juiste toepassing van de geldende regels om de veiligheid van iedereen te waarborgen.



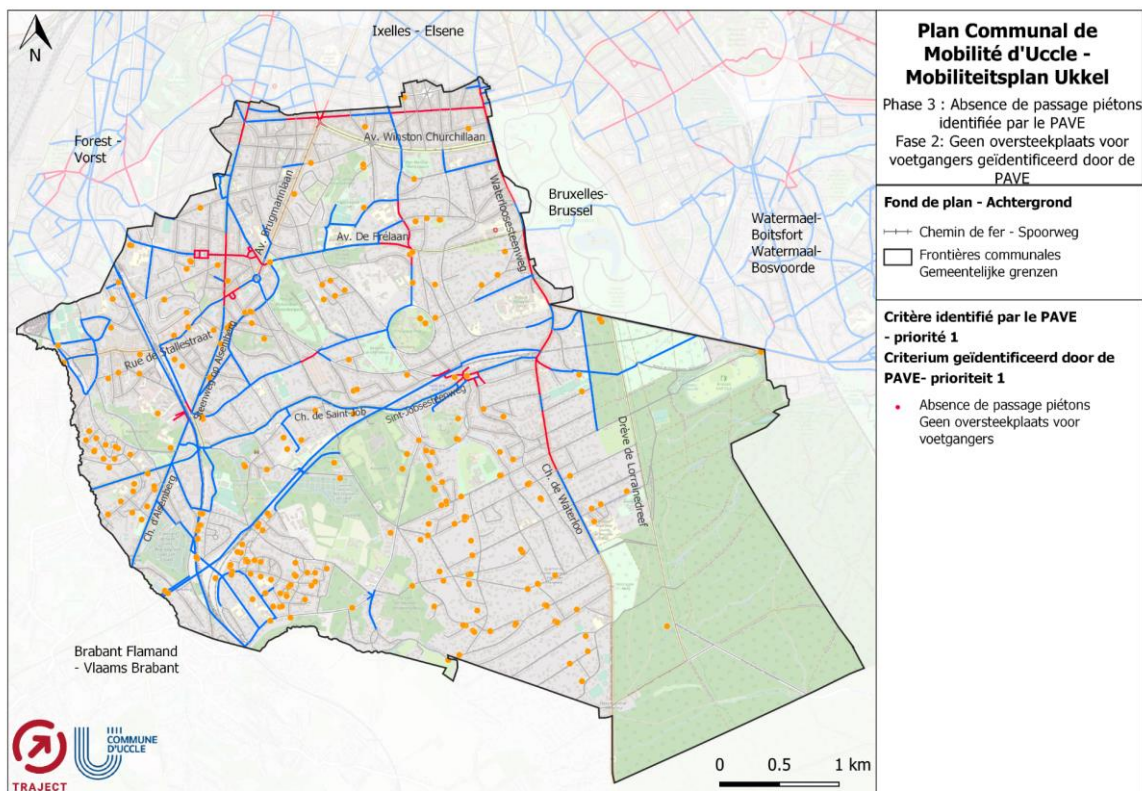
Figuur 4: Communicatiecampagne "Hagen en trottoirs" in Waterloo

Bron: Gemeente Waterloo

In hetzelfde register heeft de Ukkelse Groendienst een document over het onderhoud van de hagen opgesteld. Dit bericht wordt verdeeld wanneer er een individuele probleemsituatie vastgesteld wordt of soms op schaal van een straat of een wijk wanneer een algemeen gebrekkig onderhoud vastgesteld wordt.



Figuur 5 – Publicatie van de Groendienst over het onderhoud van de hagen



Figuur 6: Locatie van ontbrekende voetgangersoversteekplaatsen in de gemeente Ukkel in het licht van het PAVE

Bron: PAVE, 2017

• **Realisatie van een trottoirplan**

Momenteel heeft de gemeente Ukkel bijna 300 kilometer trottoirs op haar grondgebied (Gemeente Ukkel, 2022). Die zijn van variabele kwaliteit en vereisen heel wat onderhoud en toezicht.

In dat verband lijkt het passend dat de Gemeente beschikt over een "trottoirplan", een instrument voor het beheer, het toezicht en de programmering van interventies. Dit grote strategische plan heeft tot doel de openbare ruimte op een kwalitatieve manier te renoveren, met een duidelijke, globale en gestructureerde visie dankzij een beoordeling voor elk trottoir. De beveiliging van de voetgangersruimtes moet overigens een basisdoelstelling vormen.

Het voorbeeld van de gemeente Schaarbeek3 is in die zin interessant. In eerste instantie maakte de Technische dienst Wegen van Schaarbeek een duidelijke en objectieve indeling van de staat van de trottoirs. Elke straat heeft dus een score van 0 tot 5 (0 voor nieuwe trottoirs en 5 voor degene die volledig versleten zijn) – zie Figuur 7 hieronder.

Vervolgens werden de materialen voor de renovatie gekozen in samenwerking met urban.brussels (een speler met bijzondere aandacht voor onder meer de architectonische kwaliteit), afhankelijk van de locatie en het erfgoedkarakter van het betreffende gebied. Voor een betere leesbaarheid en om een "mozaïek" van verhardingen te voorkomen, werden drie materialen gekozen: natuursteen (in historische gebieden), rustieke betonstraatstenen van 14 x 14 cm of standaard betonstraatstenen van 20 x 20 cm.

De in het PAVE geïdentificeerde elementen werden ook in de beschouwingen opgenomen, evenals de modaliteiten en plannen voor de interventies van de verschillende nutsbedrijven.

De gewestwegen zijn niet in het plan opgenomen.

Dit instrument biedt een aantal voordelen:

- Voor technische diensten: het stelt een duidelijke programmatische visie vast van de prioriteitsniveaus en de uit te voeren interventies;

- Voor de auteurs van wegenprojecten – nutsbedrijven: het biedt een kader voor de verwachte normen tijdens de bouwfase (upgrade in plaats van herstel in oorspronkelijke staat);
- Voor de bewoners: het verduidelijkt de mate van prioriteit en de verwachte bestrating van het trottoir.

Ter indicatie: een trottoirplan, en dus ook de trottoirs zelf, hebben een levensduur van ongeveer 30 jaar.

Tijdens de opmaak maar vooral tijdens de uitvoering zal het wenselijk zijn ruimschoots te communiceren met de Ukkelse inwoners en gebruikers op basis van een reeks referentie-indicatoren: aantal, lengte van de aangelegde trottoirs, toegekend budget...



Figuur 7: Overzicht van de toestand van de trottoirs in de gemeente Schaarbeek

Bron: Gemeente Schaarbeek

- **Streven naar een maximale "ontlasting" van de trottoirs**

Stadsmeubilair (vuilnisbakken, paaltjes, masten, wegwijzers, hekken, ...), illegaal parkeren (auto's, fietsen, motorfietsen, gedeelde micromobiliteitstoestellen) maar soms ook het meubilair van de handelaars (reclame, kraampjes, ...): de Ukkelse trottoirs zijn nog al te vaak versperd, wat het comfort en de continuïteit van de voetgangerswegen en de veiligheid ervan benadeelt.

Het is de bedoeling een maximale ontlasting te zoeken via:

- Het gedeeld gebruik van het stadsmeubilair;
- De aanleg van parkeerzones voor fietsen en motorfietsen;
- Sensibiliseringscampagnes bij de handelaars;
- En indien nodig een opvoering van de repressie van gevaarlijk gedrag (wildparkeren op het trottoir).

- **Beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers**

- 1) De Wegcode handhaven door het parkeren van auto's op minder dan 5 meter van een voetgangersoversteekplaats te verhinderen

Uittreksel uit de Wegcode:

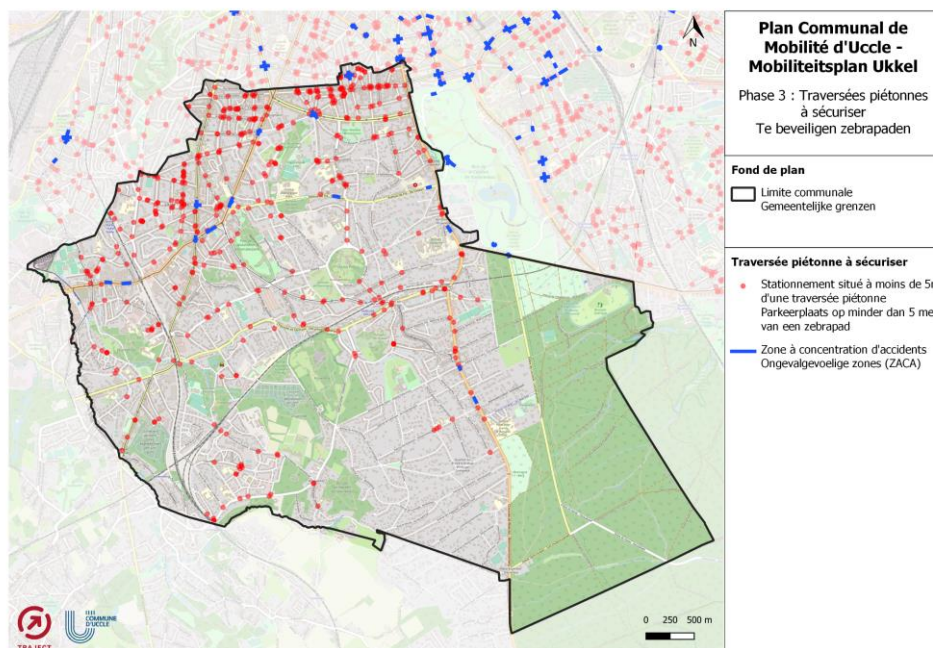
Artikel 24. Stilstand- en parkeerverbod:

"Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun onnodig zou kunnen hinderen, inzonderheid: 4° op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en op de rijbaan op minder dan 5 meter voor deze oversteekplaatsen; 8° op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten op de kruispunten, behoudens plaatselijke reglementering [...]."

Om oversteekplaatsen voor voetgangers te beveiligen, is het noodzakelijk te verhinderen dat voertuigen op minder dan 5 meter van voetgangersoversteekplaatsen parkeren, en in de Wegcode geldt hetzelfde voor het parkeren op minder dan 20 meter van een verkeerslicht.

Deze ruimtes kunnen worden toegewezen aan andere functies, zoals fietsenstallingen met de installatie van fietsbeugels, een verbreding van het trottoir (trottoiruitstulping), vergroening met lage vegetatie enz.

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan voetgangersoversteekplaatsen in de buurt van scholen, kinderdagverblijven en sport- of culturele centra; die worden bezocht door kinderen, die minder zichtbaar zijn wegens hun beperkte grootte. Deze maatregel is des te belangrijker in een context waarin het wagenpark de neiging heeft in massa en volume toe te nemen. "In 2020 betrof 42% van de inschrijvingen van nieuwe auto's SUV's." (Vias Institute (2022) – Briefing "SUV's en verkeersveiligheid". Brussel, België). Regelmatiger (informatieve/repressieve) controles uitvoeren op het respect voor de trottoirs in de omgeving van deze voorzieningen.



Figuur 8: Te beveiligen voetgangersoversteekplaatsen

Bron: Brussel Mobiliteit

2) Inrichting van doorlopende trottoirs of verhoogde voetgangersoversteekplaatsen

In overeenstemming met het STOP-principe wordt voorrang gegeven aan het verkeer van voetgangers. In dit verband moeten voetgangersoversteekplaatsen (in de eerste plaats) langs de hoofdassen

(Voetganger-PLUS en -COMFORT) voor comfort en vloeiende verplaatsingen zorgen, zowel op de van de rijbaan gescheiden trottoirs als bij de oversteekplaatsen.

Afhankelijk van de context en de configuratie van de weg (inclusief de reeds aanwezige materialen) kunnen dus verschillende voorzieningen worden geïmplementeerd; de Gemeente kan doorlopende trottoirs of verhoogde oversteekplaatsen voor voetgangers aanleggen.

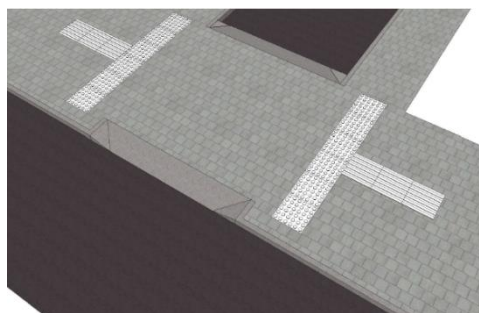
Er moet ook prioriteit worden gegeven aan oversteekplaatsen die het MWS-niveau Voetganger-PLUS of -COMFORT combineren met de nabijheid van een ongevalgevoelige zone (ZACA).³

Definitie van een doorlopend trottoir – Cahier voetgangerstoegankelijkheid – Voetgangersvademecum BHG

Een doorlopend trottoir is een ruimte waar de voetganger de straat niet langer hoeft over te steken: het is de rijbaan die wordt onderbroken. De aanwezigheid van voetgangers wordt dus benadrukt door hen voorrang te geven op de andere weggebruikers.

Er moeten verschillende regels worden gevolgd voor de implementatie van een dergelijke voorziening:

- Het doorlopende trottoir moet op gelijke hoogte liggen als het bestaande trottoir;
- Het doorlopende en bestaande trottoir moeten een visuele continuïteit vormen (het is raadzaam om hetzelfde materiaal te behouden, in contrast met de rijbaan);
- Voertuigen moeten een niveauverschil voelen bij het kruisen van het doorlopend trottoir;
- Er mag geen voetgangersoversteekplaats gemarkeerd worden op het doorlopend trottoir.



Figuur 9: Principeschema van een doorlopend trottoir – Bron: Securothèque

De gemeente kan voor de uitvoering het [Voetgangersvademecum BHG – Cahier voetgangerstoegankelijkheid](#) raadplegen.

3) Onderhoud van wegen

De gemeente zal aandacht besteden aan het regelmatige onderhoud van haar wegen. Het gaat onder meer om:

- De markeringen op de grond;
- De verlichting: hierover kan de Gemeente het [Voetgangersvademecum BHG – Verlichting voor voetgangersvoorzieningen](#) raadplegen;
- De toegankelijkheid voor PBM (verlaging van het trottoir, noppentegels, geleidelijnen enz.);
- Het sneeuwvrij maken, ook van de fietsinrichtingen, waarbij de burgers op hun plicht moeten gewezen worden dat ze verantwoordelijk zijn voor het trottoir voor hun woning. Hierover werd tijdens het openbaar onderzoek herhaald: "Prioriteit geven aan de trottoirs in plaats van aan de rijbaan heeft niet alleen een naar gender opgesplitste aandacht getoond (vrouwen verplaatsen zich meer te voet),

³ Een ongevalgevoelige zone wordt vastgesteld aan de hand van een telling van de ongevalscijfers over een bepaalde periode. Er wordt rekening gehouden met verschillende criteria: aantal ongevallen, ernst, aantal kwetsbare gebruikers, lengte van het gebied, aantal betrokkenen MIVB-voertuigen, hoeveelheid verkeer (Brussel Mobiliteit). Deze ZACA's zijn ingedeeld in drie categorieën, namelijk de ZACA's met prioriteit 1, prioriteit 2 en "te benutten" ZACA's.

maar de ongevallen door het gebruik van besneeuwde trottoirs zijn ook gedaald (meer ongevallen op het trottoir dan op de weg)".



Figuur 10: Prins de Lignelaan – sectie Voetganger-COMFORT

- **Aanpassing van de signalisatie**

1) Verkeerslichten uitrusten met een akoestisch systeem in gebieden waar dat relevant wordt geacht

In het belang van de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, kan een set verkeerslichten worden uitgerust met geluidsapparatuur die zorgt voor meer autonomie en comfort voor visueel gehandicapten.

Deze systemen zullen worden ingevoerd in gebieden waar ze relevant worden geacht:

- Assen die een grote stroom voetgangers kennen en/of toegang verlenen tot openbare voorzieningen (haltes van het openbaar vervoer enz.);
- Zo ver mogelijk van woningen om geluidsoverlast te voorkomen.

De gemeente kan het [Voetgangersvademecum BHG – Cahier voetgangerstoegankelijkheid](#) raadplegen. Het is ook belangrijk om te zorgen voor een regelmatig onderhoud van de apparaten, vooral in geval van storingen (opstartlatenties, instellingen van het geluidsniveau enz.).

2) Systematisch zorgen voor de plaatsing van het bord F45b: Doodlopende weg, uitgezonderd voor voetgangers en fietsers

Om trajecten te voet en met de fiets te vergemakkelijken, kan men zorgen voor de systematische plaatsing van een verkeersbord F45b volgens de geldende regels. Dit bord geeft aan alle gebruikers van actieve vervoersmodi aan dat de toegang voor hen openstaat.

De gemeente kan voor de plaatsing van dit bord op haar grondgebied de Wegcode raadplegen.



- **Paden en steegjes promoten en communiceren over hun aanwezigheid**

Er zijn veel paden en steegjes op het grondgebied van de Gemeente, die waardevolle voetgangersverbindingen vormen, weg van het verkeer. Er moet dan ook worden gezorgd voor:

- hun goede inrichting/onderhoud;
- goede verlichting;
- de nodige herstellingen;
- een goede afbakening.

Er zal voorrang worden gegeven aan paden en steegjes in de buurt van het Voetganger-PLUS-netwerk en/of de paden die Voetganger-COMFORT-secties met elkaar verbinden.

Het gaat onder meer om de Bosveldweg, de Langeveldstraat ter hoogte van de "Jardin des 2 Cerisiers" tussen de Waterlooosesteenweg en de Frambozenstruikstraat, de toegang tot het station Stalle vanaf de Kersbeeklaan, de wegen tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Geleytsbeekstraat (in- en uitgangen verborgen door geparkeerde auto's), de paden in het Wolvendaelpark (voetgangersverbinding tussen het bovenste deel – Dieweg en het onderste deel- Heldensquare van de gemeente), enz. Tegelijkertijd zal er aan de burgers gecommuniceerd worden over de aanwezigheid van deze paden en steegjes, via aangepaste bewegwijzering met een specifieke visuele identiteit voor een eenvoudige herkenning.

Tegelijkertijd zal er aan de burgers gecommuniceerd worden over de aanwezigheid van deze paden en steegjes, via aangepaste bewegwijzering met een specifieke visuele identiteit voor een eenvoudige herkenning.

Het MER benadrukt overigens dat de paden en steegjes het hun gebruikers ook mogelijk maken het natuurlijk en gebouwd erfgoed van Ukkel te waarderen. Bijgevolg formuleert het de volgende aanbevelingen:

- De groengebieden langs de steegjes/paden opnemen en de ecologische kwaliteit ervan verbeteren;
- In de mate van het mogelijke de paden en steegjes toegankelijk maken voor PBM (bv. geen kantsteen, voldoende breed, comfortabel en vlak wegdek, enz.);
- Controleren of de nieuwe steegjes/paden, gecreëerd via de toekomstige (openbare of private) projecten, toegevoegd worden aan het voetgangersnetwerk.



Figuur 11: Pad tussen het station Stalle en de Kersbeeklaan

- **De aandacht voor voetgangers en fietsers tijdens bouwplaatsen voortzetten en versterken**

De gemeente zorgt ervoor dat **de inspanningen** voor de juiste bewegwijzering voor voetgangers en fietsers tijdens bouwplaatsen **worden voortgezet**. Bedoeling is immers om hun onder alle omstandigheden een veilig en comfortabel traject te garanderen.

Een van de medewerkers van de Wegendienst zou kunnen worden aangewezen als "verantwoordelijke voor de toegankelijkheid van bouwplaatsen", ter aanvulling van het werk van de politiezone. Deze persoon zou onder meer verantwoordelijk zijn voor de controle van het feit of er bij bouwplaatsen correct rekening werd gehouden met de actieve vervoersmodi. Hij zou de bevoegdheid van vaststellend agent kunnen hebben om, nadat de overtreder tot de orde werd geroepen, de gebreken te sanctioneren. Hij moet ook zorgen voor de herstelling na de werken (staat van het wegdek en markering van de trottoirs en fietspaden, voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen) en de afvoering van het materiaal en in het bijzonder van de borden.

Bij wijze van voorbeeld: deze persoon zou kunnen zorgen voor de continuïteit, veiligheid en vlakheid van fietsroutes en/of de signalisatie voor fietsers kunnen aanpassen wanneer een weg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer maar toegankelijk blijft voor fietsen. In dat geval moet het verkeersbord C1 worden aangevuld met het verkeersbord M2.



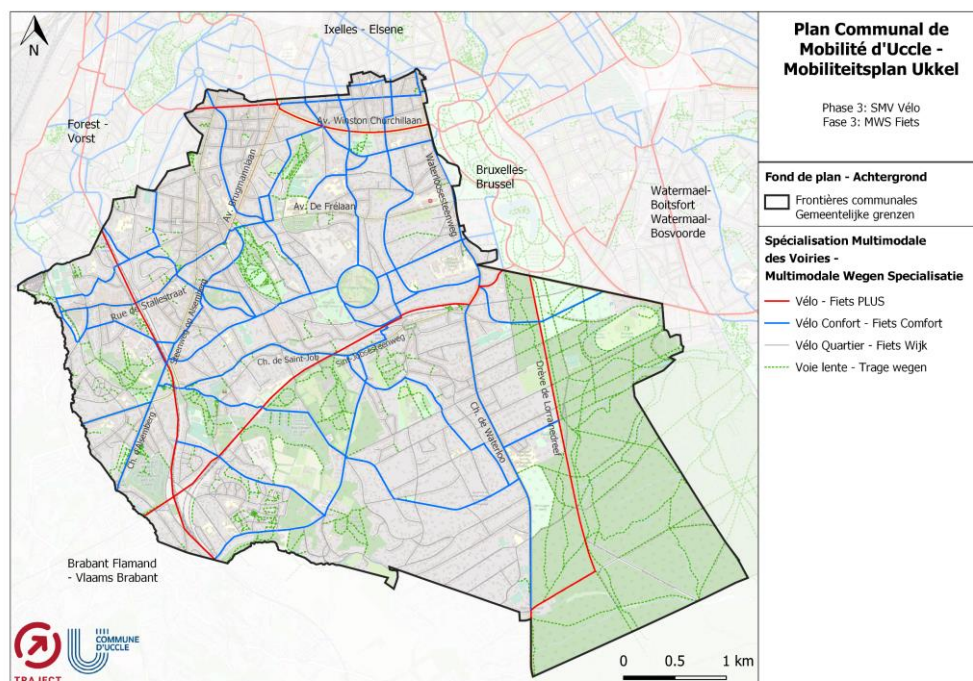
Figuur 12: verkeersbord M2



Figuur 13: verkeersbord M2

2.3 FIETSNETWERK

Net als de MWS voor voetgangers werd de MWS voor fietsers in fase 2 van het GMP aangepast teneinde een grotere coherentie van dit netwerk te garanderen (continuïteit van de voornaamste assen en routes van het fietsverkeer, comfort rond de verschillende verkeersknooppunten enz.). De aanpassingen betroffen onder meer de uitbreiding van het Fiets-COMFORT-netwerk naar de Kamerdelleslaan, de Eikenboslaan, de Verrewinkelstraat en de Engelandstraat.



Figuur 14: Aangepaste MWS voor de fiets

Om te voldoen aan de normen die werden vastgesteld voor de verschillende niveaus van de MWS-hiërarchie, en zo de toegang tot de knooppunten van het grondgebied comfortabel en veilig te maken voor fietsers, **moet dit netwerk de komende jaren prioritair een aantal aanzienlijke interventies/verbeteringen ondergaan.**

Het uiteindelijke doel is te **streven naar een hogere befietsbaarheid van de Ukkelse wegen in hun geheel.**

2.3.1 FIETS-PLUS

Het Fiets-PLUS-netwerk moet veilige, comfortabele (en snelle) verplaatsingsomstandigheden bieden. De prioriteit moet in de eerste plaats aan deze assen worden gegeven. Daarom is het ook op dit netwerk dat de vereiste inrichtingsnormen het hoogst zijn. Hierbij gaat het vooral om het aanleggen van nieuwe infrastructuren (fietssnelwegen langs de spoorwegen) en elders, het toekennen van meer ruimte aan fietsers op de betrokken routes (dimensionering van de fietspaden), zonder daarbij de beveiliging van het oversteken van de verschillende kruispunten te vergeten.

Wat de gemeentelijke wegen in de MWS-categorie Fiets-PLUS betreft (Vanderkinderestraat, Zijlaan en Montanalaan), die vallen reeds onder de geplande projecten (zie hieronder).

Voor de gewestelijke assen gaat het om:

- De Waterloosesteenweg (sectie tussen de Zijlaan en de Montanalaan);
- De Sint-Hubertusdreef en de Lorrainedreef. Ter herinnering, deze assen zijn opgenomen in de supragewestelijke Fietssnelweg C206 Waterloo-Brussel en worden momenteel bestudeerd bij Brussel Mobiliteit.

Een overzichtskaart van de geografische ligging van deze gebieden is opgenomen in punt 2.3.7.

2.3.2 FIETS-COMFORT

Op de Fiets-COMFORT-assen zal de ruimte moeten worden ingericht om fietsers meer zichtbaarheid en comfort te verschaffen wanneer dat nodig is. Ook de kwestie van het delen van rijbaan wordt hier van naderbij bekeken. Bedoeling is de veiligheid van de fietstrajecten ten opzichte van andere gemotoriseerde vervoerswijzen te kunnen waarborgen.

Verschillende assen die zijn ingedeeld als Fiets-COMFORT en die over het algemeen deel uitmaken van gewestelijke (GFR) of gemeentelijke (GemFR) fietsroutes, moeten nog aanzienlijk worden verbeterd.

Wat de gemeentelijke assen betreft, gaat het om:

- De Vanderkinderestraat (tussen de Brugmannlaan en de Waterloosesteenweg) (GFR B);
- De Mariannestraat en de Montjoielaan (GFR B en 7);
- De Edith Cavellstraat en in het verlengde daarvan de Houzeaulaan en de Ringlaan (GFR C);
- Het traject van de Gewestelijke Fietsroute (GFR) 6: Lincoln – Schoon Uitzicht – Dodonée – Ernest Gossart – Moscicki – Bosveldweg – Langeveld – Florida – Hamoir – Sterrenwacht – Copernicus – Zijlaan;
- De Kamerdellelaan (aangepast naar het niveau Fiets-COMFORT tijdens fase 2 van dit GMP);
- Het traject van GFR 7: Boetendael – De Fré (gewestweg) – Rode – Grasmus – Waterkasteel – Haan
- Het traject van GFR C: Prinses Paola – Rittweger – Grasmus – Henri Van Zuylen – Kolonel Chaltin – Dieweg – Ringlaan – Mercurius – J&P Carsoel – Sterrenwacht – Copernicus – Eiken – Egide Van Ophem – Vergeet-mij-nietjes – Ster – Maarschalkdreef;

- Het traject van GFR 8: Elzeboom – V. Allard – Merlo – Baron Van Hamme – Zwartebeek;
- De Sint-Jobsesteenweg;
- De Engelandstraat (deel tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Verrewinkelstraat);
- Het traject van GFR 6: Sint-Jobsesteenweg – De Wansijnstraat – Dolezlaan – Godshuizenlaan – OudeMolenstraat – Andrimont – Ohaindal – Wellington – Wilderozelaars – Vronerode – Prins van Oranje. Deze GFR bestaat vandaag maar voldoet niet aan de huidige normen. Het is noodzakelijk om de verschillende markeringen/inrichtingen te vernieuwen en beter rekening te houden met fietsers.
- Schepenijlaan – Coghenlaan.

Voor de gewestelijke assen gaat het voornamelijk om:

- De Waterloosesteenweg.

De verbetering van de befietsbaarheid van de Stallestraat blijft een uitdaging, gekoppeld aan de vermindering op lange termijn van het verkeer bij de ingang van de agglomeratie.

2.3.3 FIETS-WIJK

Om te voldoen aan de ambitie om de befietsbaarheid van wegen in Ukkel te verbeteren, zal het Fiets-WIJK-netwerk ook geleidelijk aan comfortabeler moeten worden gemaakt voor fietsers (zie ook hieronder).

Dit betreft in de eerste plaats de Messidorlaan waar ze uitgeeft op de Brugmannlaan, waar overstekende fietsers (in-/uitrit van het fietspad) momenteel niet van een veilige inrichting gebruik kunnen maken. Dit zal eind 2023 worden aangepakt.



Figuur 15: Messidorlaan/kruispunt met de Brugmannlaan

2.3.4 **UITGEVOERDE PROJECTEN**

Tijdens de huidige ambtstermijn werd een reeks projecten voor fietsers uitgevoerd op verschillende wegen:

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
1	Churchillaan	Gemarkeerd fietspad	Gewest
2	Burgemeester Jean Herinckxlaan	Herinrichting van gevel tot gevel, inclusief fietspad met tweerichtingsverkeer	Gemeente
3	Roberts-Jonesstraat	Fietsstraat	Gemeente
4	Brunardlaan	Fietsstraat	Gemeente
	Vanderkinderestraat	Fietsstraat	Gemeente
5	Deel van de Alsebergsesteenweg tussen de Floréallaan en de Coghenaan (Gewest)	Gescheiden fietspad (bergopwaartse richting)	Gewest
6	Henri Elleboudtlaan	Gemarkeerd fietspad aan de oneven zijde	Gemeente
10	Sterrenwachtlaan – deel tussen de Ptoléméellaan en de Waterlosesteenweg	Gemarkeerd fietspad in tegenrichting	Gemeente
11	Jean-Baptiste Labarrestraat	Gemarkeerd fietspad (oneven kant)	Gemeente
13	Montanalaan	Opfrissing van gemarkeerd fietspad	Gemeente
15	Dolezlaan, tussen de Sint-Jobsesteenweg en de De Wansijnstraat/Oude Molenstraat	Opfrissing van gemarkeerd fietspad	Gemeente
18	Dieweg tussen de Wolvendaellaan en de Ringlaan	Gemarkeerd fietspad naar de Sterrenwacht en fietssuggestiestrook in de andere richting	Gemeente
21	Gatti de Gamondstraat – tussen de Stallestraat en de Victor Allardstraat	Gemarkeerd fietspad	Gemeente
22	Baron Van Hammestraat	Herinrichting van gevel tot gevel, inclusief een eenrichtingsfietspad in bergopwaartse richting	Gemeente
23	Horzelstraat en Lindenlaan	Opfrissing van gemarkeerd fietspad	Gemeente
29	Prins van Oranje (van de Dolezlaan tot de Wellingtonlaan)	Gemarkeerd fietspad naar de Waterlosesteenweg en fietssuggestiestrook in de andere richting	Gemeente
36	Brug voor fietsers en voetgangersaan Verrewinkel	Creatie	Gemeente/Beliris

Kruispunt van de Sparrenweg met de Stallestraat / voor het OCU gelegen Stallestraat 160 (verbinding Stalle/Roetaert, toegang tot GFR 8 en C)	Beveiliging van het kruispunt / aanleg van een voetgangersoversteekplaats en herstelling van het trottoir met aanpassing van de kantstenen	Gemeente
--	--	----------

2.3.5 GEPLANDE PROJECTEN

Er zijn ook verschillende projecten gepland op verschillende wegen die hieronder worden vermeld.

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
9	Floridaan, van het kruispunt met de De Frélaan tot aan nr. 148	Fietssuggestiestrook (FSG) – even zijde	Gemeente
14	Tussen de Jean Benaetsstraat en de gemeentelijke parking (Sint-Jobsesteenweg)	Verbinding voor fietsers en voetgangers	Gemeente
16	François Folielaan	Herstel van het buurtpad	Gemeente
19b	J. & P. Carsoellaan, bij de brug/spoorwegovergang	Verbeteringen van de oversteekplaats over de sporen	NMBS – Infrabel
24	Egide Van Ophemstraat	Gescheiden fietspad (bergopwaartse richting)	Gemeente
25	Station Calevoet	Tunnel onder de sporen voor fietsers en voetgangers	Gemeente
28	Godshuizenlaan	Ontwikkeling in verband met het project voor het station van Linkebeek	NMBS – Infrabel
31	Ringlaan	GFR	Gemeente
34	Verwinkelstraat/Eikenboslaan	Continuïteit voor fietsers in verband met de herinrichting van de fietsers- en voetgangersbrug	Gemeente
12	Wagenstraat	Aanleg van een weg voor de MIVB en actieve verplaatsingswijzen (gescheiden fietspad in stijgende richting)	Gewest

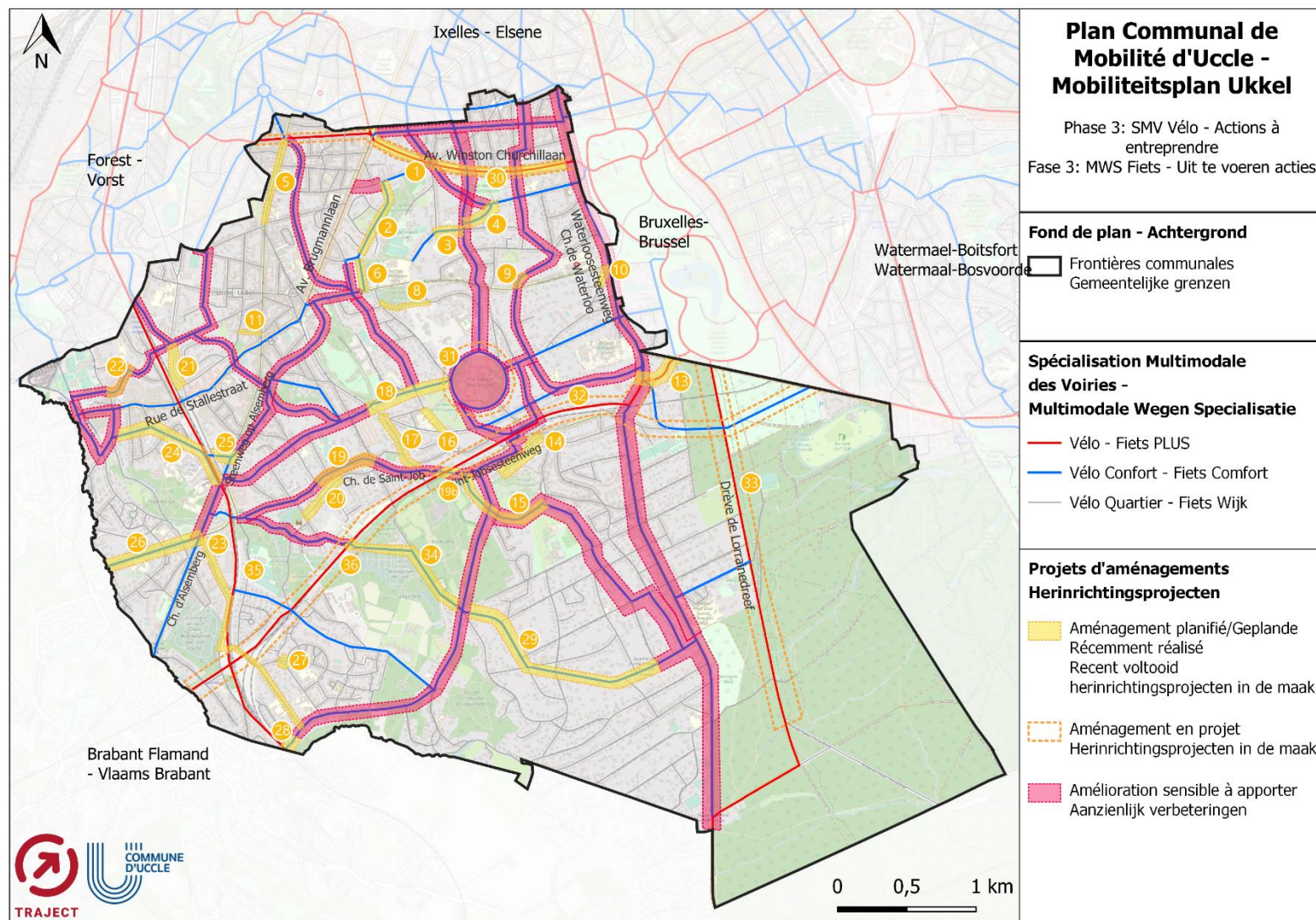
Daarbij komen nog verschillende comfortstroken die vanaf nu systematisch worden toegevoegd wanneer een sectie met kasseien wordt vernieuwd.

2.3.6 PROJECTEN WAAROVER WORDT NAGEDACHT, WAARVAN ER SOMMIGE ZIJN OPGENOMEN IN HET DRIEJARENPLAN

De eerste vijf projecten hieronder zijn opgenomen in het driejarenplan voor diverse werkzaamheden. De geplande termijn is nog niet definitief. De overige genoemde projecten zijn afhankelijk van het Gewest en/of het Federale niveau (fiets-GEN).

	PLAATS	PROJECT	PROJECTVERANTWOORDELIJKE
8	Groeselenbergstraat	Herinrichting	Gemeente
17	Diepestraat	Herinrichting	Gemeente
20	Geleytsbeekstraat	Herinrichting van het deel tussen de Frans Lyceumlaan en de Papekasteelstraat	Gemeente
26	Drogenbossesteenweg	Herinrichting	Gemeente
27	Kruispunt Homborchveld/Kriekenput/Ballegeer	Herinrichting	Gemeente
30	Vanderkinderestraat/Churchillaan (GFR B tussen de Brugmannlaan en de Waterlooossesteenweg)	Fiets-GEN	Gemeente (+ Gewest)
	Gazellelaan	Herinrichting	Gemeente
	Horzelstraat	Herinrichting	Gemeente
32	Spoorlijn L26	Fiets-GEN: routes te bestuderen	BELIRIS
33	Lorrainedreef	Fiets-GEN: routes te bestuderen	BELIRIS
35	Noord-Zuidspoorlijn L124	Fiets-GEN: routes te bestuderen	BELIRIS

2.3.7 Geografische locatie van belangrijke verbeteringen die moeten worden aangebracht



Figuur 16: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor fietsers

2.3.8 ANDERE MAATREGELEN

• De ontwikkeling van fietssnelwegen/het fiets-GEN volgen

De gemeente Ukkel wordt doorkruist door verschillende fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen hebben tot doel fietsers een kwalitatief, zichtbaar, veilig en direct fietspad te bieden om verplaatsingen tussen steden te vergemakkelijken.

Deze routes worden vaak aangelegd langs spoorwegen, waterwegen en autosnelwegen. In Ukkel zijn de twee fietssnelwegen, de F207 (Sint-Genesius-Rode – Brussel) en F208 (Halle – Brussel via Beersel), respectievelijk langs de spoorlijnen L26 en L124 gepland. De F206 (Waterloo – Brussel) is een invalsweg voor fietsers doorheen het zuiden van de Gemeente langs de Lorrainedreef. De CR1 of "Middenfietsring van Brussel" loopt langs de Churchilllaan en een klein stukje van de Albertlaan, en meer in het algemeen langs wegen die een lus vormen rondom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

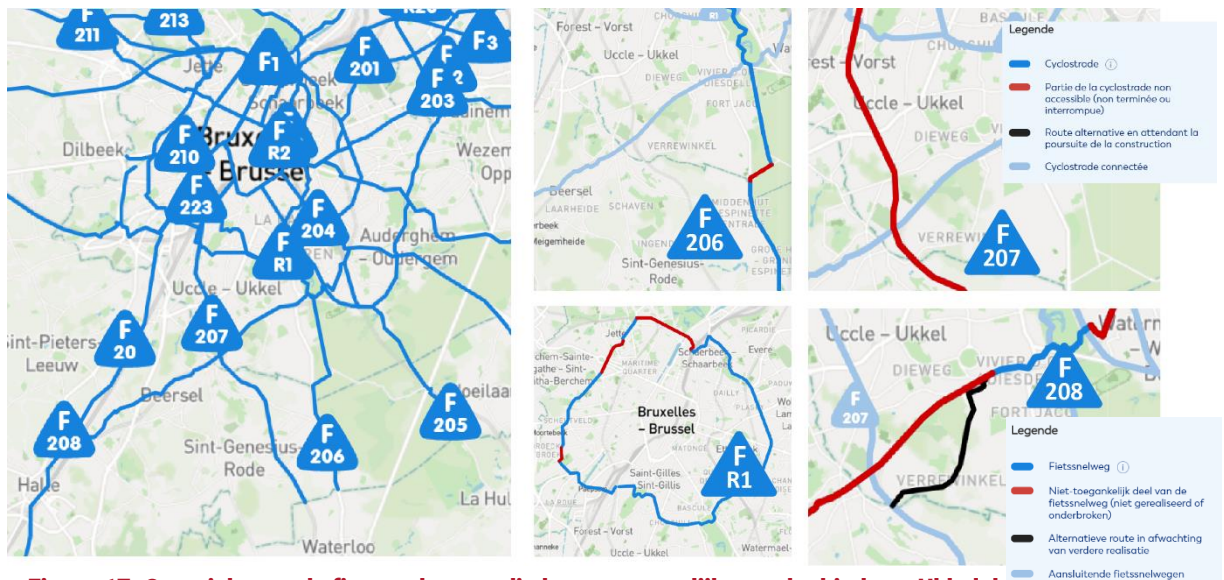
Deze fietssnelwegen zijn echter nog niet allemaal klaar voor gebruik. De planning, de bouw en de verbeteringen van het netwerk zijn nog steeds aan de gang. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de F207 en F208 in Ukkel.

- Voor de F207 (langs spoorlijn L124) wordt het juridische en financiële haalbaarheidsonderzoek voor het Brusselse deel beheerd door Beliris.
- Voor de tweede route, de F208 langs spoorlijn L26, werd het technische haalbaarheidsonderzoek toevertrouwd aan Leefmilieu Brussel. De studiebureaus "Dessin Construction" en "VJV Architectes" bestuderen het concrete ontwerp van de route. Beliris zal het project overnemen vanaf de fase van de vergunningsaanvraag.

De onderstaande afbeelding toont de voortgang van dit netwerk. Het dient opgemerkt dat voor een reeks routes momenteel verschillende secties met de fiets kunnen worden afgelegd, maar er zijn nog aanpassingen vereist om aan de normen van een fietssnelweg te voldoen.

De gemeente waakt in het bijzonder over de snelle afronding van deze projecten van fietssnelweg.

Het MER legt bijgevolg de nadruk op de noodzaak om het gemeentelijk fietsnetwerk te integreren in dat van de buurgemeentes (gemeentes in het BHG of in Vlaams-Brabant).



Figuur 17: Overzicht van de fietssnelwegen die het gemeentelijk grondgebied van Ukkel doorkruisen.

Bron: <https://fietssnelwegen.be/>

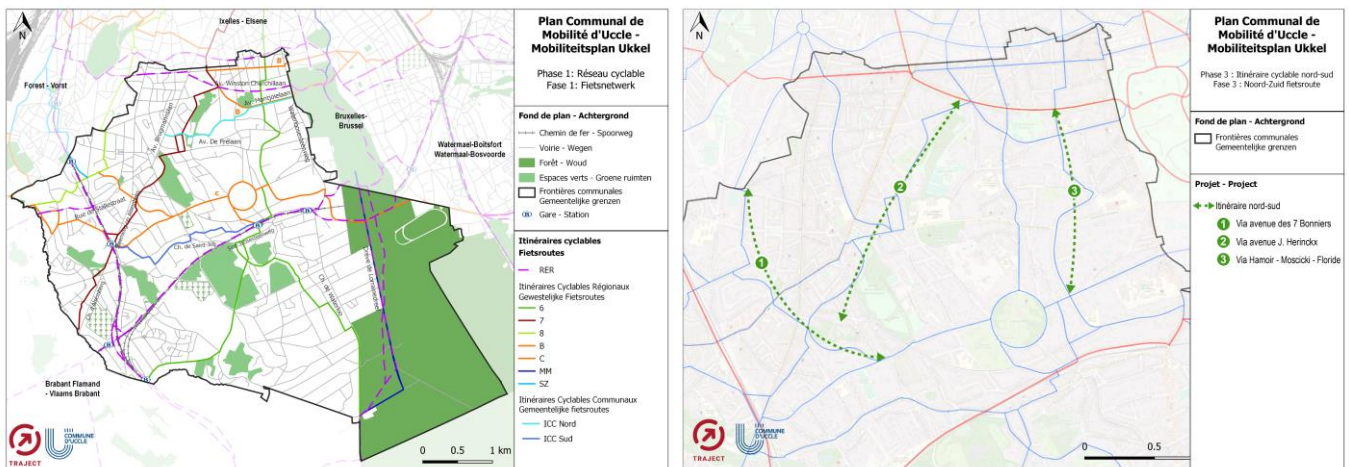
De gemeente zal daarom moeten zorgen voor de follow-up van de implementatie van deze studies, die onder de auspiciën van het Gewest vallen. Er kan een specifiek contactpunt bij de Gemeente worden aangewezen om de uitwisselingen en de coördinatie van projecten te vergemakkelijken.

De gemeente zal ook zorgen voor een goede signalisatie van deze routes op haar grondgebied, met name bij de belangrijkste toegangs-/uitgangspunten van de fietssnelwegen.

- **Verschillende noord-zuidfietsroutes ontwikkelen**

De gemeente Ukkel telt een reeks fietsroutes (GFR's en GemFR's) op haar grondgebied, met variërende kwaliteit van de inrichtingen.

Hoewel verschillende GFR's al verbindingen bieden tussen het noorden en het zuiden van de Gemeente (GFR 6, 7, 8 en C), lijkt er geen verbinding voor fietsers te zijn in het centrum van de Gemeente (tussen de Ringlaan en de Churchilllaan), onder meer wegens het uitgestrekte grondgebied van de gemeente Ukkel.



Figuur 18: Bestaande fietsroutes en noord-zuidverbindingen op het grondgebied

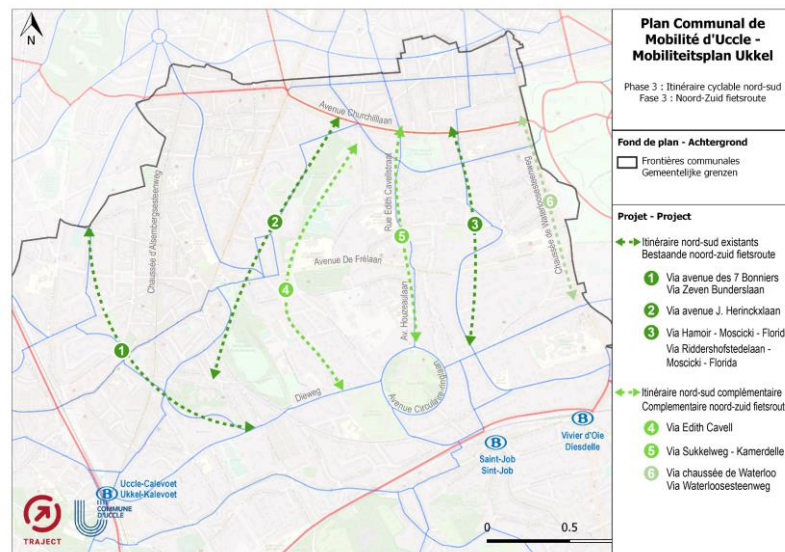
Daarom wordt hieronder een reeks maatregelen voorgesteld.

- 1) Voortzetting en versterking van de follow-up van de studies voor de aanleg van GFR's onder leiding van Brussel Mobiliteit

Bedoeling is de samenwerking met het Gewest voor de follow-up van de studies voor de aanleg van GFR's die he beheert, voort te zetten en te intensiveren. In samenspraak met het Gewest zal de Gemeente de coördinatie van de projecten ondersteunen en faciliteren. In het bijzonder zal ze haar uitstekende kennis van het terrein en de realiteit aanbrengen.

- 2) Bijkomende alternatieven voorstellen

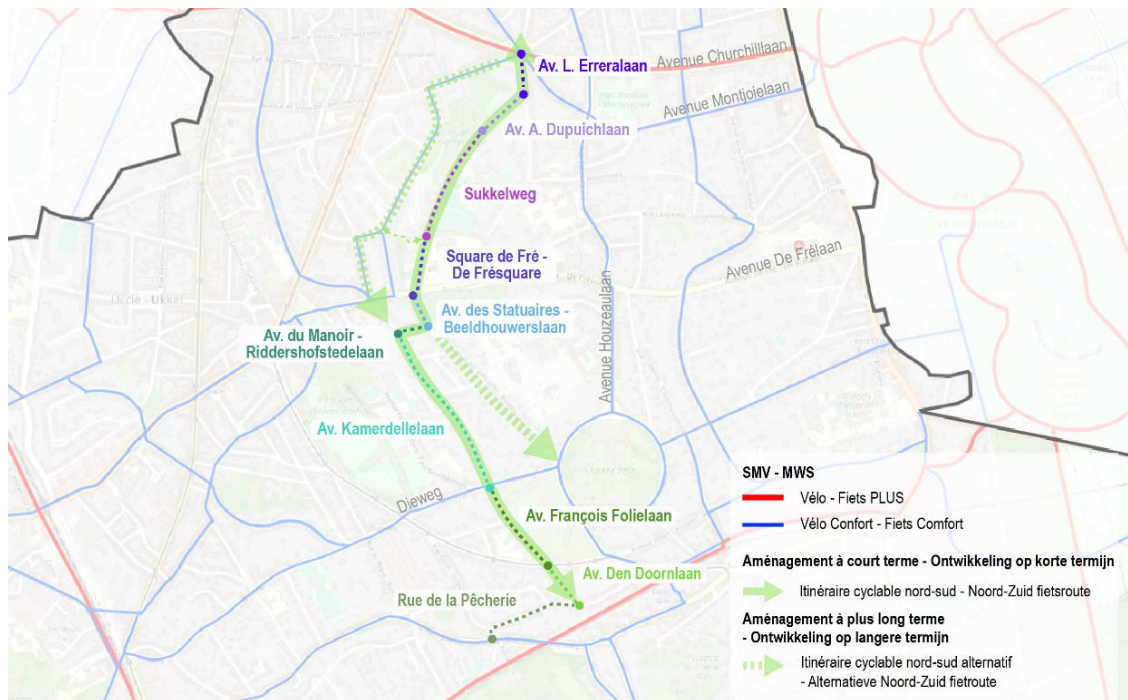
Er worden hier verschillende aanvullende alternatieven voor de bestaande noord-zuidroutes voorgesteld, de zogenaamde routes 4 en 5.



Figuur 19: Voorgestelde aanvullende routes

- **Route 4: Kamerdellelaan - Sukkelweg:**

Het tracé van deze route is afgebeeld op de kaart hieronder. Er worden ook twee alternatieven voorgesteld voor een inrichting op langere termijn (het idee, ter herinnering, is om te streven naar een hoge befietsbaarheid van de wegen van de Gemeente): afhankelijk van de richting die de fietsers nemen, kan de route immers afwijken voor een korter, directer en meer instinctief traject, bijvoorbeeld in de bergafwaartse richting via de Beeldhouwerslaan.



Figuur 20: Gedetailleerd tracé van de noord-zuidroute via de Kamerdellelaan

Deze route heeft de volgende kenmerken:

- Het betreft een woonomgeving. In termen van de MWS-hiërarchie zijn deze wegen geclassificeerd als Fiets-WIJK/OV-WIJK/Auto-WIJK. Het gaat dus om wegen voor een lokale bediening met minder doorgaand

verkeer dan andere omliggende wegen (zoals de Wolvendaellaan en de Jean en Pierre Carsoellaan, die weliswaar als Fiets-COMFORT zijn geclassificeerd, maar waar fietsers, trams van de MIVB en gemotoriseerde voertuigen dezelfde beperkte ruimte moeten delen).

- Een deel van de route (tussen de Crabbegatweg en de Dieweg) loopt over kasseien en is smal, met woningen erlangs: de snelheid van het verkeer is dus matig;
- De parkeerdruk op de Kamerdellelaan (met name tussen De Riddershofstedelaan en de Boogschutterinnenlaan) is beperkt; hier zou dus ruimte kunnen worden gewonnen voor de aanleg van een gemarkeerd of zelfs gescheiden fietspad.

Er moet echter rekening worden gehouden met een aantal aandachtspunten:

- **De overstek van de Dieweg** tussen de Kamerdellelaan en de François Folielaan **moet worden beveiligd**: via een markering op de grond die de fietsoversteekplaats aangeeft, verkeersremmers op de Dieweg op een zekere afstand voor de kruising (type Berlijnse kussens), en aangepaste signalisatie (onder meer lichtsignalen op de Dieweg) en verlichting;
 - Ook de overstekplaats voor fietsers op de De Frélaan moet worden beveiligd;
 - **Op het gedeelte met kasseien van de Kamerdellelaan is een voorziening nodig** voor het comfort van de fietsers, met bijvoorbeeld een rijstrook van gezaagde kasseien of een andere gestabiliseerde bestrating (drainerend asfalt) met een goede vlakheid en grip (zie Figuur 25 – voorbeeld in Ieper);
 - **Er moeten maatregelen worden getroffen** op het laatste stuk van de Kamerdellelaan:
 - meer in het bijzonder tussen de Boogschutterinnenlaan en de Riddershofstedelaan, of zelfs de De Frélaan, waar de parkeerstrook weinig benut wordt. De verwijdering ervan in de bergopwaartse richting kan de aanleg van een gemarkeerd fietspad mogelijk maken. In de bergafwaartse richting kan een fietssuggestiestrook worden ingericht.



Figuur 21: Overzicht van het tracé van de noord-zuidroute



Figuur 22: Schets van de herinrichting van de Kamerdellelaan (deel tussen de Boogschutterinnenlaan en de Riddershofstedelaan)

Als we hier de voorrang geven aan de route Beeldhouwers > Riddershofstede > Kamerdelle, is het de bedoeling om op termijn de befietsbaarheid van het laatste deel van de Kamerdellelaan richting De Fré te verzekeren, dat momenteel sterk helt en waar deels op het trottoir geparkeerd wordt. De mogelijkheid om een afgescheiden fietspad in stijgende richting aan te leggen moet bijgevolg bestudeerd worden.

- **Route 5: Edith Cavellstraat – Houzeaulaan:**

Deze route komt niet overeen met een GFR of GemFR, maar werd ingedeeld op het niveau Fiets-COMFORT, in die zin dat ze een ontbrekende schakel in de noord-zuidverbinding op het gemeentelijke grondgebied kan vormen. Ze maakt het ook mogelijk om de GFR B in het noorden, de fietsringweg van de 1e gewestelijke kroon (Vanderkinderestraat), te verbinden met de GFR C in het zuiden, de fietsringweg van de 2e kroon. Deze route bedient ook twee belangrijke scholen: het Athénée Royal Uccle 1 en de Notre-Dame des Champs-school.

De Houzeaulaan is een as waar aanzienlijke verbeteringen moeten worden aangebracht (zie Figuur 16 hierboven). Ook de inrichting van de oversteekplaats voor fietsers van de De Frélaan is een aandachtspunt voor de inrichting van deze route.

Bij de inrichting van deze fietsroute moet rekening worden gehouden met verschillende elementen:

- De MWS-hiërarchie: deze as is ingedeeld als Fiets-COMFORT/OV-COMFORT/Auto-WIJK
- De omgeving van het gebied:
 - Het gaat om een voornamelijk residentiële zone
 - De voetpaden hebben goede afmetingen
 - De as wordt aan weerszijden begrensd door een parkeerstrook
 - Het autoverkeer is aanzienlijk, vooral tijdens de spitsuren.

In overeenstemming met de aanbevelingen van Brussel Mobiliteit (zie Figuur 21 hieronder) voor de inrichting van de Houzeaulaan, heeft de mix van fietsers in het verkeer de voorkeur, op voorwaarde dat het doorgaand verkeer op de route kan worden gecontroleerd.

Er zijn dus twee mogelijkheden:

- In het beste geval: een gemarkeerd fietspad in bergopwaartse richting, samen met een reorganisatie/verwijdering van de parkeerstrook;
- Op zijn minst: de aanleg van een fietssuggestiestrook, om te wijzen op de aanwezigheid van fietsers, en dit in beide richtingen (bergop en bergaf).

De aanleg van een bus- en fietsstrook over de volledige laan of een deel ervan kan een optie zijn, maar dit zou een reorganisatie van het verkeersplan in de wijk vergen, en moet op de middellange termijn worden overwogen.

good move be.brussels		VELO PLUS		VELO CONFORT		VELO QUARTIER	
AUTO PLUS 		Piste cyclable séparée* ou contre-allée apaisée en Auto Quartier		Piste cyclable séparée** ou contre-allée apaisée en Auto Quartier			
AUTO CONFORT 		Piste cyclable séparée*		Piste cyclable séparée** ou piste cyclable marquée ou couloir bus + vélo			
AUTO QUARTIER ≤ ± 200 véh/HP/sens 		Piste cyclable séparée* ou piste cyclable marquée ou couloir bus + vélo		Piste cyclable marquée ou piste cyclable séparée** ou couloir bus + vélo			
		Rue cyclable ***		Mixité *** ou rue cyclable *** ou zone de rencontre		Mixité *** ou zone de rencontre	

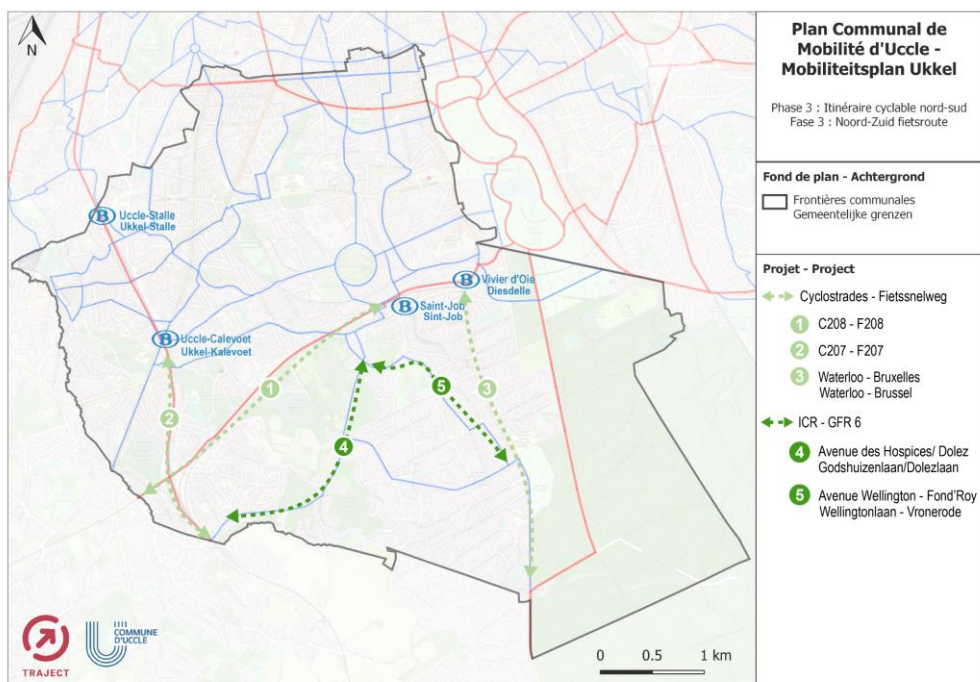
* Dimension standard piste unidirectionnelle : 2,50 m
 ** Dimension standard piste unidirectionnelle : 1,80 m
 *** En sens unique limité, stationnement d'un seul côté s'il n'est pas possible de garantir une chaussée de 3,50 m (accès SIAMU assuré).

Figuur 23: Verwijzing naar de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek"

- **In de tweede kroon, die minder dicht bebouwd is, een bundel van fietsroutes aanbieden**

Zoals eerder vermeld, zijn er een aantal fietssnelwegen gepland op het grondgebied. Deze doorkruisen met name het zuidelijke deel van de Gemeente. Ter herinnering, het gaat om de Fietssnelwegen F206 (Waterloo – Brussel), F207 (Sint-Genesius-Rode – Brussel) en F208 (Halle – Brussel via Beersel). Op de lange termijn zal dus hun goede inrichting gegarandeerd moeten worden.

Op kortere termijn heeft dit een impact op de inrichting van de GFR 6, die enerzijds langs de Wellingtonlaan en de Vronerodelaan loopt, en anderzijds langs de Godshuizenlaan en de Dolezlaan (ondermaats gecombineerd trottoir voor fietsers/voetgangers voor een Fiets-COMFORT-weg).



Figuur 24: Voorgestelde aanvullende routes in het zuidelijke deel van de Gemeente

- **Zorgen voor een juiste bewegwijzering van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR's)**

De gemeente telt twee GemFR's op haar grondgebied, een in het noorden en een in het zuiden. Deze routes en de eerder geschetste noord-zuidverbindingen moeten worden gemarkeerd zodat fietsers ze gemakkelijk kunnen herkennen en gebruiken.

Aangezien deze routes minder instinctief zijn dan de GFR's, omdat ze meer doorheen wijken lopen, ver van de belangrijkste verkeersassen, is speciale aandacht vereist voor hun bewegwijzering, en meer bepaald op kruispunten.

- **Verbetering van de GemFR Noord (Roberts Jonesstraat in het bijzonder) en onderzoek naar de relevantie van de ontwikkeling van een tweede aftakking**

In het GMP van 2006 bood de GemFR (aangeduid als "A – Brugmann-Waterloo") een oost-westverbinding die de De Frélaan vermeed via de Roberts Jonesstraat, de Bosveldweg en de Langeveldstraat. Het College keurde vervolgens een andere gemeentelijke fietsroute goed (aangeduid als "GemFR Noord") die aansloot op de GFR B – Montjoielaan via de Brunardlaan.

Het eerste deel van de noordelijke GemFR, namelijk de Roberts Jonesstraat, vereist een aantal interventies die de befietsbaarheid moeten waarborgen:

Het deel van de Roberts Jonesstraat met kasseien, vanaf de rotonde op de kruising met de Errerralaan, moet op middellange termijn worden ingericht vanwege de onregelmatigheid van de kasseien en de slechte staat van de straat. Een voorziening van het type comfortstrook met gezaagde kasseien lijkt aanbevolen, met een zorgvuldige studie van de locatie ervan (a priori centraal, aangezien de rijbaan breed is maar aan beide zijden voorzien is van parkeerstroken). De mogelijke aanleg van een gemengd trottoir voor voetgangers + fietsers aan de kant van de ambassade, zoals voorzien in het vorige GMP, is niet aanbevolen, omdat deze ontwikkeling ondermaats is voor een as die is ingedeeld als Voetganger-COMFORT;

Het geasfalteerde deel van de Roberts Jonesstraat, dat als fietsstraat ingericht is, zal op middellange tot lange termijn een herinrichting van gevel tot gevel vereisen, temeer omdat zich in dit gedeelte een school bevindt.

De kruising van de Edith Cavellstraat door de GemFR Noord (van Roberts Jones naar Brunard) is ook een aandachtspunt in de organisatie van de kruispunten, net zoals de De Frésquare daarvoor, waar de glasbollen verplaatst moeten worden.

Het lijkt ook nuttig om de ontwikkeling van een tweede tak voor deze GemFR Noord te bestuderen, via de Bosveldweg en/of de Langeveldstraat, om het centrum van Ukkel (en het Longchamp-zwembad) te verbinden met de mediatheek van Le Phare en het Ter Kamerenbos. Merk op dat de doorgang via de Bosveldweg een heikel punt blijft voor fietsers, gezien de smalle breedte van het pad. Als er geen mogelijkheid tot uitbreiding is, zouden er borden kunnen worden aangebracht die fietsers uitnodigen om waakzaam te zijn of zelfs tijdelijk af te stappen.

- **De zichtbaarheid van de fietsstraten vergroten**

Over het algemeen worden fietsstraten niet altijd door iedereen begrepen en gerespecteerd. Uit de verschillende inspraakmomenten die in het kader van dit onderzoek werden gehouden, is onder meer gebleken dat deze regeling weinig bekend is bij het grote publiek.

Het zal dus nodig zijn:

- De bewegwijzering van de fietsstraten te verbeteren voor een goed begrip en betere naleving. De geldende regelgeving voorziet in de installatie van het verkeersbord F111 bij de ingang van de straat. Dit bord kan worden versterkt door de aanwezigheid van markering op de grond: op zijn minst een reproductie van het F111-bord, maar ideaal ook een differentiatie van de ingang tot de straat (centrale of dwarse strook, oker gekleurd, ...), zoals ook elders in België gebeurt;
- Hierover te communiceren met zoveel mogelijk mensen.

Meer informatie is beschikbaar in het [Fietsvadecum BHG – Fietsstraten](#).

- **Verplaatsingen met de fiets vergemakkelijken**

- 1) Invoering van verkeersborden B22/B23 – Langs verkeerslicht rijden voor fietsers en bestuurders van speed pedelecs

Bord B22 betekent dat fietsers door het oranje of rode licht mogen rijden om rechtsaf te slaan, op voorwaarde dat ze voorrang geven aan andere weggebruikers die op de openbare weg of op de rijbaan rijden.

Bord B23 daarentegen verleent fietsers toestemming om door het oranje of rode licht te rijden en rechtdoor te gaan, op voorwaarde dat ze voorrang geven aan andere bestuurders die op de openbare weg of op de rijbaan rijden na het oranje of rode licht. Het mag alleen worden gebruikt indien fietsers geen verkeersstromen hoeven te doorkruisen.

Er moet rekening worden gehouden met een aantal criteria:

- Alle gebruikers moeten voor elkaar zichtbaar zijn;
- Het kruispunt moet een geometrische configuratie hebben;
- Het kruispunt moet leesbaar zijn;
- Verkeer: er moet rekening worden gehouden met de aard, de snelheid en de stromen van het verkeer voordat een dergelijk verkeersbord wordt geïnstalleerd. Als er bijvoorbeeld een grote stroom van vrachtwagens wordt waargenomen, zijn deze verkeersborden niet aanbevolen vanwege de problemen met de dode hoek.

Om verplaatsingen met de fiets te vergemakkelijken, zal het daarom noodzakelijk zijn systematisch verkeersborden B22/B23 aan te brengen bij verkeerslichten. Dit moet altijd volgens de geldende regels gebeuren en rekening houdend met de kenmerken van het gebied, zodat er geen gevaarlijke situaties worden gecreëerd.

Ter herinnering, de Wegcode werd onlangs bijgewerkt. Daardoor mogen speed pedelecs nu ook de borden B22 en B23 gebruiken om door een rood licht te rijden.

- 2) Zorgen voor het onderhoud van de markering van de fietssassen en hun juiste begrip door gemotoriseerde weggebruikers

"Op kruispunten met verkeerslichten is het aan te raden om een vooropstelstrook voor fietsers (de fietssas) te voorzien, om te voorkomen dat de beweging van de fietser die op het punt staat te vertrekken, bestuurders verrast." (Fietsvademeccum, Brussel Mobiliteit)

De Gemeente zal ervoor zorgen dat deze voorziening systematisch wordt aangebracht op de kruispunten met verkeerslichten die onder haar beheer vallen. Ze zal ook zorgen voor het toezicht op de niet-uitgeruste kruispunten met verkeerslichten op het gewestelijke wegennet. Het onderhoud van de markering na verloop van tijd zal ook een belangrijk punt zijn, net zoals de regelmatige communicatie over de werking, de voordelen en de regels van de Wegcode die ermee verbonden zijn. Meer informatie is beschikbaar in het [Fietsvademeccum BHG – Markering en signalisatie van beperkt eenrichtingsverkeer](#)

- **De nodige maatregelen treffen om de plaatsen die als "zwarte punten" voor fietsers werden geïdentificeerd te beveiligen en zichtbaar te maken**

Er moeten maatregelen worden genomen om de zichtbaarheid en veiligheid van deze plaatsen te vergroten, met name in de delen waar geen inrichtingen voor fietsers bestaan of waar ze onderbroken zijn.

Deze maatregel kan regelmatig worden opgevolgd door de leden van de Adviesraad voor Actieve Verplaatsingsmethodes (ARAV). Deze regelmatige follow-up kan in een eerste fase worden gebaseerd op een gezamenlijk opgestelde kaart van de verschillende te beveiligen plaatsen en de bijbehorende categorieën (meer verlichting, herstel van markering, herziening van inrichting enz.).

In dit stadium zijn de belangrijkste zwarte punten die prioritair moeten worden herontwikkeld:

- het kruispunt van de Gabriellestraat/Molièrelaan;
- het kruispunt van de Generaal Lotzstraat/Molièrelaan;

- de Heldensquare (project in ontwikkeling door het Gewest);
- de De Frélaan: as beperkt tot 50 km/uur zonder aparte voorzieningen voor fietsers op een gedeelte, en aanwezigheid van een gemarkeerd fietspad op een ander gedeelte van variabele kwaliteit zonder voldoende ruimte voor tweerichtingsverkeer; daarom rijden er vaak gemotoriseerde voertuigen op het fietspad.

- **Het verkeer van fietsers geleidelijk aan comfortabeler maken op het Fiets-WIJK-netwerk**

Naast de goede bereikbaarheid van de Fiets-PLUS- en Fiets-COMFORT-netwerken, zal de Gemeente ervoor zorgen dat het fietsverkeer ook op het Fiets-WIJK-netwerk geleidelijk aan comfortabeler wordt.

Het gaat om meerdere secties van de straten op het grondgebied, met name sommige waarvan de bestrating met kasseien van slechte kwaliteit het fietsen bijzonder onveilig maakt. Voorbeelden zijn onder meer een deel van de Boetendaellaan en sommige delen van de Eikenboslaan (waarvoor de Gemeente al een herinrichtingsproject heeft voorgelegd aan de inwoners), de Xavier De Buestraat, de Roberts Jonesstraat (doodlopend deel), de Bosveldweg, het bestraat deel van de François Folielaan, de Dolezlaan (betrokken door een schoolomgeving: toegang tot school Verrewinkel), enz.

Andere bestrate delen, hoewel in betere staat, zouden op termijn ook kunnen beschikken over een comfortstrook; Vanderaeylaan, Moscickilaan en Rittwegerstraat, betrokken door een GFR, ...



Figuur 25: Boetendaellaan



Figuur 26: Eikenboslaan

Er bestaan verschillende mogelijkheden om de arch en tegelijkertijd comfort en veiligheid te bieden aan fietsers. Mogelijke opties zijn bijvoorbeeld de aanleg van een rijstrook of "comfortstrook" met een glad materiaal van het type bitumen, of met gezaagde kasseien die het mogelijk maken om het visuele uiterlijk van de klassieke kasseien te behouden en tegelijkertijd de trillingen die met deze bestrating gepaard gaan te minimaliseren.

Deze aanleg vormt ook een oplossing voor de voetgangers, als antwoord voor de fietsers (en gebruikers van steps) die momenteel geneigd zijn om op het trottoir te rijden.



Figuur 27: Rijstrook in gezaagde kasseien in de Vissersstraat – Ukkel



Figuur 28: Rijstrook in asfalt op de Grote Markt – Ieper

- **Ontwikkeling en versterking van een adequaat en kwalitatief parkeeraanbod voor fietsen**

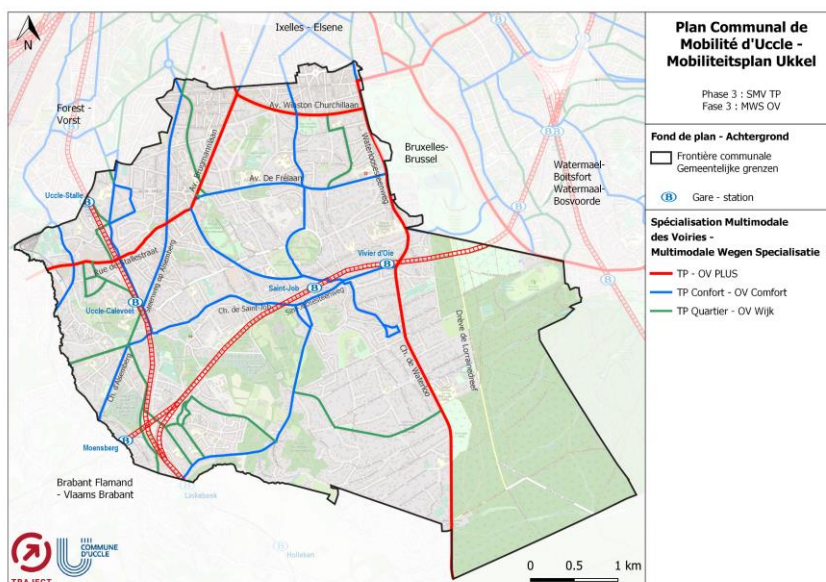
De gemeente zal de komende jaren het aanbod van fietsparkeerplaatsen op haar grondgebied moeten blijven ontwikkelen. De toename van dit aanbod zal zich moeten voortzetten, zowel voor kort parkeren (fietsbeugels) als lang parkeren (beveiligde boxen), en voor de verschillende soorten bestaande fietsen (klassieke fiets, elektrische fiets, longtail, bakfiets enz.). De parkeerzones kunnen in de nabijheid ook andere diensten voor fietsers aanbieden, zoals laadpalen voor elektrische fietsen, ...

Meer details zijn te vinden in Krachtlijn 3 “Aansporing, communicatie en sensibilisering in het kader van multimodaliteit – Toegang tot mobiliteitsdiensten”.

2.4 OPENBAARVERVOERNETWERK

Wat het openbaarvervoernetwerk betreft, heeft het GMP tot doel de prestaties, de regelmaat en de veiligheid ervan te verbeteren.

Om dat te doen, werden in fase 2 enkele aanpassingen aan de MWS-hiërarchie aangebracht om een grotere consistentie te garanderen (herindeling in OV-COMFORT van het deel van de Dolezlaan tussen de Sint-Jobsesteenweg en de De Wansijnstraat, en de sectie Dokter Decrolylaan – Elzenboomlaan – Victor Allardstraat).



Figuur 29: Aangepaste MWS voor OV

Om dit doel te bereiken en daarmee ook te voldoen aan de normen die werden vastgelegd voor de verschillende niveaus van de MWS-hiërarchie, worden er verschillende interventies voorgesteld die voortbouwen op de reeds uitgevoerde of geplande interventies.

2.4.1 OV-PLUS

Het OV-PLUS-netwerk streeft ernaar aantrekkelijke reistijden te garanderen, in het bijzonder door de aanleg van eigen beddingen.

Openbaar vervoer over de weg

Wat het OV-PLUS-netwerk betreft, is de Waterlooosesteenweg de hoofdas waar aanzienlijke verbeteringen nodig zijn. Deze as, die onder de bevoegdheid van het Gewest valt, kent heel wat uitdagingen.

De Waterlooosesteenweg is een van de belangrijkste invalswegen voor alle vervoerswijzen in de gemeente Ukkel. Meer in het algemeen is het een belangrijke verkeersas vanuit het zuiden van het land, in het verlengde van de N5.

Hij werd voor een deel aangemerkt als fietssnelweg voor verplaatsingen met de fiets, maar wordt tegelijk beschouwd als een van de corridors voor openbaar vervoer. De TEC en De Lijn hebben met name deze as uitgekozen voor de invoering van een 'buslijn met hoog serviceniveau' (BHSN).⁴ Bij gebrek aan een doorlopende eigen bedding maken de bussen van de MIVB, TEC en De Lijn deel uit van het dagelijks wegverkeer, met tussen de 20.000 en de 35.000 voertuigen (MUSTI-model).

Er is dus een algemene visie op de as van de Waterlooosesteenweg nodig. Dit verhindert echter geenszins de uitvoering van specifieke interventies, met name op het Ukkelse deel van deze weg.

De mobiliteitsstudie die voor het Ter Kamerenbos wordt uitgevoerd, heeft onder meer tot doel duidelijkheid te verschaffen over de organisatie van het verkeer op deze weg die langs het bos loopt. De vaststelling van prioriteiten op bepaalde kruispunten kan met name bijdragen tot de verbetering van de mobiliteit van de bussen op deze route, maar ook van de mobiliteit in het algemeen.

Denk bijvoorbeeld aan een verbetering van de signalisatie voor bussen aan de halte Van Bever (IRSA) in de richting van het centrum van Brussel. Momenteel eindigt de strook die is voorbehouden voor de halt houdende bussen met verkeerslichten. Zodra het licht op groen springt, moeten de bussen daarom uitwijken naar de linkerrijstrook die door andere voertuigen wordt bezet, wat tijdens de spits een bepaalde wachttijd kan veroorzaken. Hier zou aangepaste signalisatie kunnen worden geplaatst die bij het verkeerslicht voorrang geeft aan de bussen, zoals reeds op veel punten in Brussel het geval is.



Figuur 30: Bushalte Van Bever

Tegelijkertijd overweegt het Gewest de aanleg van een eigen busbaan (gedeeltelijk of volledig, afhankelijk van de haalbaarheid) om voorrang te geven aan het openbaar vervoer, vóór de auto (volgens het STOP-principe).

Tot slot is een studie over het hoog performant openbaar vervoer naar Ukkel meer dan wenselijk. Deze zou binnenkort opgestart moeten worden, Beliris heeft hiervoor een studiebureau aangesteld.

Openbaar vervoer per spoor: verbetering van de bewegwijzering van/naar de stations op het grondgebied

Als het gaat om het verbeteren van de treinprestaties, is de noord-zuidas langs spoorlijn L124 vaak een aandachtspunt. De ontwikkeling van het voorstedelijke aanbod ("S"-treinen van het GEN) is al goed ingezet op deze lijn, met een minimale frequentie van één trein per uur in elke richting (naar Antwerpen of Nijvel). De reis van Ukkel-Stalle naar Brussel-Noord duurt bijvoorbeeld 19 minuten met de S1. Dankzij lijn 124, onder andere

⁴ BHSN: dit is een vervoerssysteem dat tot doel heeft de capaciteit en regelmaat van vervoerdiensten te verbeteren ten opzichte van conventionele lijnen. Dit doel kan worden bereikt dankzij een reeks verbeteringen: gedeeltelijke/volledige eigen bedding, voorrang bij verkeerslichten en rotondes, hoogwaardig serviceniveau met een hoge frequentie, enz.

met de voorstedelijke S1-verbinding, krijgen de Ukkelaars vanaf de stations Ukkel-Stalle, Ukkel-Kalevoet en Moensberg verbinding:

- In het noorden: met Vorst, Brussel (Brussel-Zuid, Brussel-Congres, Brussel-Centraal en Brussel-Noord), Schaarbeek, Vilvoorde, Mechelen, ...;
- In het zuiden: naar Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Waterloo, Eigenbrakel, Nijvel.

Infrabel is echter ook van plan om de oostelijke en westelijke ringlijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te versterken. Voor het grondgebied van Ukkel betreft dit lijn L26 en de stations van Sint-Job en Diesdelle. Deze as biedt veel mogelijkheden voor het grondgebied door te zorgen voor een directe oost-westverbinding naar de campussen, de Europese wijk of Bordet/Haren in noordelijke richting, en naar Halle en Edingen in het zuiden/zuidwesten. Dankzij de verschillende voorstedelijke verbindingen (S5, S7, S9, S19) zijn bijgevolg verbindingen mogelijk met:

- In het westen en noorden: Boondaal, Etterbeek, Delta, Mouterij, Brussel-Luxemburg, Brussel-Schuman, Merode, Diamant, Evere, Vilvoorde en rechtstreeks naar Brussels Airport Zaventem;
- In het oosten en zuiden: Moensberg, Beersel, Huizingen, Halle, Edingen, Geraardsbergen, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Waterloo, Eigenbrakel, Lillois, Nijvel en Charleroi.

Dit sporaanbod in de Gemeente zal regelmatig opnieuw gepromoot moeten worden, en tegelijk moet er worden gezorgd voor een betere zichtbaarheid van de stations vanuit de openbare ruimte, samen met een ontwikkeling van de omgeving om hun bereikbaarheid te vergemakkelijken, in de eerste plaats te voet en met de fiets (zie hieronder). Het MER herhaalt terecht dat gezien de afwezigheid van een metro een bijzonder efficiënt alternatief is om het gebruik van de talrijke stations in de gemeente populair te maken voor voorstedelijke verbindingen.

Inrichting van de openbare ruimtes rond de belangrijkste haltes en stations van het grondgebied

Er lopen herinrichtingsprojecten voor de stations Moensberg, Calevoet, Linkebeek en Sint-Job. Voor de andere stations van het grondgebied zal er een hoog kwaliteitsniveau moeten worden gewaarborgd voor de voetgangers- en fietspaden en voor de bijbehorende voorzieningen (verlichting, beveiligde fietsenstallingen enz.).

De belangrijkste haltes op het OV-PLUS-netwerk zullen ook moeten worden opgewaarderd, zoals de Heldensquare. Het is de bedoeling mobiliteitshubs te ontwikkelen op deze vervoersknooppunten (zie Krachtlijn 3).

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling identificeert in de logica van ontwikkeling van een stad met meerdere kernen en van een stad in de buurt de mogelijkheid om "lokale stadskernen" te creëren in de buurt van station Moensberg. Het is dus des te belangrijker om een goede multimodale bereikbaarheid van het terrein te verzekeren in het kader van het heraanlegproject.

De gemeente Ukkel blijft overigens vragende partij voor een extra stopplaats op lijn 26 ter hoogte van het Frans Lyceum.

2.4.2 OV-COMFORT

Er werden geen specifieke interventies geïdentificeerd die als prioritair gelden voor het OV-COMFORT-netwerk.

De performantie van tram 92 moet echter gemonitord worden in de richting van het stadscentrum, op het Sint-Jobsplein of aan het onderste deel van de Wolvendaellaan (voor de Rodestraat, richting Marlow en voor de eigen bedding), aangezien hij momenteel regelmatig vast zit in het verkeer. Desgevallend moeten er voorrangsinrichtingen overwogen worden in overleg met de MIVB.

In het algemeen is het de bedoeling om de toegankelijkheid van de voornaamste haltes van het net te verzekeren en een antwoord te bieden op de vastgestelde onderdimensionering van sommige haltes (bijvoorbeeld Benaets of Danco).

2.4.3 OV-WIJK

Een herontwikkeling van het kruispunt tussen de Drogenbossesteenweg (OV-Wijk) en de Alsembergsesteenweg (OV-Comfort) zou voordeel opleveren voor de bussen van De Lijn, meer bepaald wanneer ze links afslaan naar de Alsembergsesteenweg, maar in ruimere zin voor bus 43 en tram 18 (voormalige tram 51) van de MIVB. Het lijkt daarom aanbevolen om op korte termijn, in overleg met het Gewest, dat instaat voor het beheer, te overwegen een haalbaarheidsstudie te starten voor een herontwikkeling van dit kruispunt en de Drogenbossesteenweg aan weerszijden ervan.

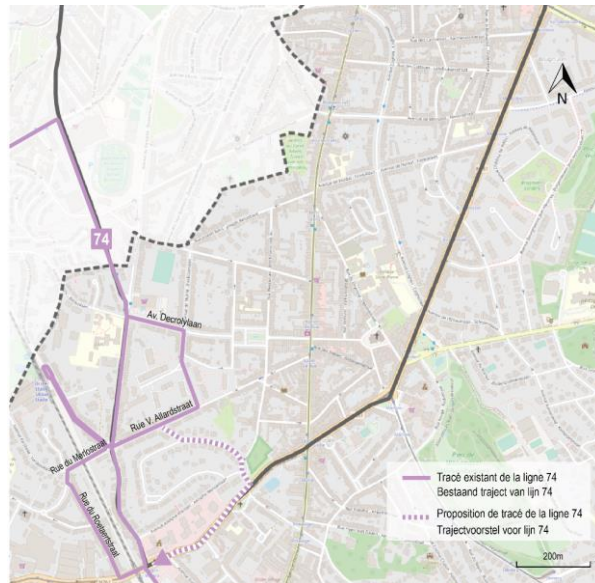
De route van lijn 74 zou op termijn (na het openen van de Wagenstraat zoals voorzien in het Richtplan Bus) kunnen worden geoptimaliseerd en de doorgang via de brug van de Merlostraat vermeden. (Deze ruimte is vooral tijdens de spits erg krap.) Een route langs de Prinses Paolalaan zou bussen in staat stellen, na de inrichting van het kruispunt met de Stallestraat (verkeerslichten en herindeling van de vluchtheuvels), om de trambedding op te rijden en files met auto's voorbij te steken. Een extra voordeel van deze nieuwe route zou de halte vlak voor het nieuwe administratieve centrum zijn.

In het algemeen moeten de verschillende zwarte punten inzake regelmatigheid en performantie van de bussen in verband met de verkeersopstopping behandeld worden (bus 37 in de Dolezlaan en Sint-Jobsesteenweg, bus 60 in de as Houzeau/Cavell – zie hierna).

Het MER beveelt overigens aan om in de mate van het mogelijke de verbeteringen met betrekking tot het openbaar vervoer te integreren in de voorziene inrichtingen voor fietsers, meer bepaald via het beroep op bus-fietsstroken.



Figuur 31: Openbaarvervoernetwerk in het westelijke deel van de gemeente Ukkel



Figuur 32: Bestaande en voorgestelde route voor lijn 74

Voor het openbaar vervoer herinneren we eraan dat de gemeenteraad op 26 november 2020 unaniem een motie aangenomen heeft, die vraagt:

- Aan de NMBS, de MIVB, TEC en De Lijn om de versterking van het aanbod van het openbaar vervoer in Ukkel voort te zetten, via betere frequenties - meer bepaald 's avonds en in het weekend - en nieuwe lijnen, met een bijzondere aandacht voor de wijken die nog niet goed bediend worden, de versnelling van het gebruik van voertuigen voor openbaar vervoer die milieuvriendelijker zijn en uitbreiding van het Noctis-aanbod;
- In het bijzonder, aan het gewest en de MIVB, een verlenging van de metro naar Ukkel, waaronder de verbinding naar de Heldensquare, te bestuderen;
- In het bijzonder, aan het gewest en de MIVB, snel een analyse te maken van de mogelijkheid om een busverbinding te maken tussen het zuiden van Ukkel en de ULB via het Ter Kamerenbos, bijvoorbeeld via de verlenging van bus 43 vanaf zijn eindhalte aan Disedelle, wat leidt tot een betere bediening van het Ter Kamerenbos en de universiteitspool;
- Dat het gewest en de MIVB nauw met de gemeente samenwerken voor de bovenvermelde analyses, meer bepaald inzake alle trajecten en reismogelijkheden op haar grondgebied, en dat de bevolking ervan geraadpleegd wordt;
- Dat het gewest en de MIVB binnenkort de creatie van de Wagenstraat finaliseren die een betere bediening van het openbaar vervoer zal bieden en inzake zachte mobiliteit van de wijk Kalevoet en van het toekomstige gemeentehuis, Stallestraat;
- In het bijzonder, aan de betrokken regeringen en openbaarvervoermaatschappijen, te werken aan een tariefintegratie;
- In het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, de onmiddellijke concretisering van het GEN en de verbetering van de frequenties, meer bepaald 's avonds en in het weekend, van de NMBS-lijnen 26 en 124;
- In het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, dat de 5 Ukkelse stations ingericht worden als multimodale polen, met in het bijzonder veilige parkeerplaatsen voor fietsen;

- In het bijzonder, aan de federale staat en de NMBS, de creatie van een spoorweghalte ter hoogte van het Frans Lyceum, een pool die dagelijks bijna 4.000 personen onthaalt;
- De uitbreiding van de MTB-zone zodat het station van Linkebeek geïntegreerd wordt.

2.4.4 UITGEVOERDE PROJECTEN

In de loop van deze ambtstermijn hebben de MIVB en de NMBS een reeks projecten uitgevoerd ter verbetering van het openbaarvervoernetwerk. Deze projecten worden hieronder opgesomd.

	OPERATOR	PLAATS	PROJECT
1	MIVB	Brugmannlaan – tussen Heldensquare en Vanderkinderestraat	MIVB-project (plan voor vernieuwing van de sporen – nieuwe sporen aangelegd) (2019-2020)
2	MIVB/Gewest	Alsebergsesteenweg – tussen Globe en Coghenlaan	Volledige herinrichting van gevel tot gevel (2022)
3	NMBS	Station Moensberg – L124	Aanleg van een aansluitingspool tussen lijn 26 en 124
8	Infrabel	Brug aan de Vleeskersenstraat	Renovatie van de spoorbrug
11	MIVB	Tramterminus Fort-Jaco	Renovatie van trottoirs, perrons en fietsenstallingen

In het kader van de uitrol van haar Busplan heeft de MIVB nieuwe buslijnen in Ukkel in dienst genomen, die het openbaarvervoeraanbod versterken (zichtbaar op het plan hierboven):

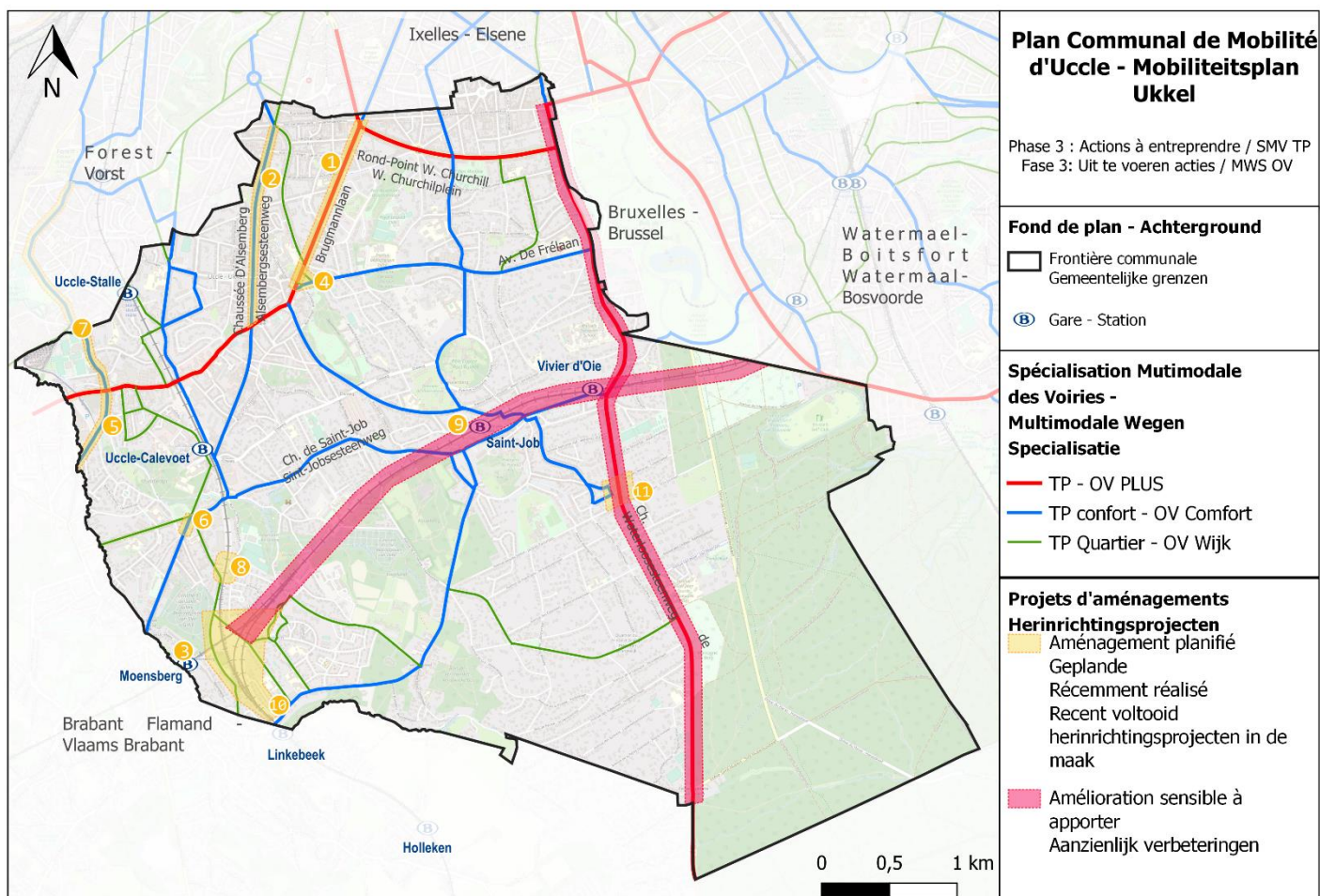
- Lijn 37 Albert-Homborch (sinds mei 2019);
- Lijn 74 Helden-Goede Lucht (sinds april 2021);
- En lijn 75 Ukkel-Stalle-Clémence Everard (sinds maart 2022).

2.4.5 GEPLANDE PROJECTEN

Andere projecten bevinden zich in de planningsfase bij de MIVB en de NMBS.

	OPERATOR	PLAATS	PROJECT
4	MIVB	Heldensquare	Er wordt nagedacht over de herinrichting – 1e schets gemaakt door Brussel Mobiliteit
5	MIVB	Sterstraat tussen de Stallestraat en de Keyenbemptstraat	Er wordt nagedacht over de herinrichting – 1e schets gemaakt door Brussel Mobiliteit: eigen trambedding in één richting, tussen de Vergeet-mij-nietjesstraat en de Stallestraat
6	MIVB	Alsebergsesteenweg en Horzelstraat	Opwaardering van de haltes in de Horzelstraat en de Alsebergsesteenweg (tussen de Horzelstraat en de Molensteenstraat)
7	MIVB	Neerstallesteenweg (tussen de Ruisbroeksesteenweg en de Stallestraat)	Eigen trambedding in één richting – tussende Ruisbroeksesteenweg en de Merlostraat aan het ene uiteinde en de Stallestraat aan het andere uiteinde
9	INFRABEL, NMBS, MIVB en Gewest	Station Sint-Job	Herinrichting van het station met MIVB-aansluiting, beveiliging van de voet- en fietspaden op het plateau en beveiligde fietsenstalling
10	INFRABEL, NMBS, MIVB	Station Linkebeek	Herinrichting van het station met MIVB-aansluiting op het plateau en beveiligde fietsenstalling
3	NMBS, INFRABEL	Station Moensberg	Herinrichting van het station (renovatie van de perrons, bereikbaarheid en fietsenstalling)

2.4.6 GEOGRAFISCHE LOCATIE VAN BELANGRIJKE VERBETERINGEN DIE MOETEN WORDEN AANGEBRACHT



Figuur 32: Te ondernemen acties met betrekking tot de MWS voor het OV

2.4.7 ANDERE MAATREGELEN

- **Betere bewegwijzering van/naar de stations**

Zoals eerder vermeld, zijn er veel paden en steegjes op het grondgebied, vooral rond de verschillende stations. Deze verbindingen, die interessante binnenwegen bieden voor voetgangers en/of fietsers (indien toegelaten), zijn niet altijd zichtbaar vanwege een gebrek aan bewegwijzering. Er is bijvoorbeeld geen enkele bewegwijzering naar het station van Stalle binnen een straal van 250 meter.

Het gaat er dus om deze bewegwijzering te ontwikkelen, in ieder geval binnen een straal van 250 m rond de stations van het grondgebied

(zie punt "Voetgangersnetwerk – Paden en steegjes promoten en communiceren over hun aanwezigheid").



Bron: NMBS

- **De zwarte punten in termen van de regelmaat van het openbaar vervoer wegwerken**

De Gemeente onderzoekt de geleidelijke eliminatie van de zwarte punten op haar grondgebied die de regelmaat van het openbaar vervoer negatief beïnvloeden en dus ook de aantrekkelijkheid ervan. Dit gebeurt onder meer in het kader van de diepgaande studie over de Churchill-maas (aanleg van busbanen en schrapping van voorrang van rechts in de Edith Cavellstraat voor een vlotter busverkeer) (zie Krachtlijn 2 "Verbetering van de levenskwaliteit in de wijken van Ukkel").

Er moet bijvoorbeeld werk worden gemaakt van de kruising tussen de Drogenbossesteenweg (OV-WIJK) en de Alsebergsesteenweg (OV-COMFORT). De capaciteit van het kruispunt in de huidige configuratie is immers een bron van problemen in termen van doorstroming van de bussen van het netwerk van De Lijn. Het lijkt daarom relevant om de mogelijkheden tot wijziging van het kruispunt te onderzoeken. De Gemeente kan informeren naar de grondinname van het openbaar domein op het kruispunt om ruimte te winnen ten voordele van het busverkeer. Een soortgelijk probleem in termen van druk busverkeer doet zich ook voor bij het station Calevoet, niet ver van de eindhalte voor de reizigers. Het gaat er in de eerste plaats om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te waarborgen en te vergroten.

De Heldensquare is een ander voorbeeld van een zwart punt voor de doorstroming van het openbaar vervoer, om nog maar te zwijgen van de voetgangersstromen die onvoldoende beveiligd zijn. Er wordt met name een project bestudeerd op het niveau van het Gewest (Brussel Mobiliteit), in samenwerking met de MIVB en de Gemeente. Er werd een eerste ontwerp voor de herinrichting opgesteld.

Tot slot, en ter herinnering, zal de huidige configuratie van het transportaanbod van tramlijnen 3 en 7 langs de Albertlaan en Churchillaan veranderen door de komst van metro 3 in Albert. Dit zal de doorstroming van deze twee lijnen verbeteren door de overstapmomenten in Vanderkindere en Churchill te elimineren, maar leidt tegelijk ook tot extra overstappen voor de gebruikers van tramlijnen 3 en 4 in Albert.

2.5 AUTONETWERK

2.5.1 AUTO-PLUS

Op supragemeentelijk niveau zal het Gewest maatregelen nemen om gemotoriseerd verkeer langs het Auto-PLUS-netwerk aan te moedigen. Hierdoor zou het Auto-COMFORT-netwerk van de gemeente Ukkel in staat moeten zijn een groot deel van het doorgaand verkeer dat uit het Auto-WIJK-netwerk wordt geëlimineerd, te absorberen.

2.5.2 AUTO-Comfort/WIJK

- 1) Zorgen voor de consistentie van het netwerk in termen van snelheidsbeperkingen

Sinds 1 januari 2021 is een zeer grote meerderheid van de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beperkt tot 30 km/uur. Het gaat meer bepaald om de wegen in de categorie Auto-WIJK. Slechts een paar belangrijke assen, meestal gewestwegen en wegen van de categorie Auto-PLUS of Auto-COMFORT, kennen nog een limiet van 50 km/uur.

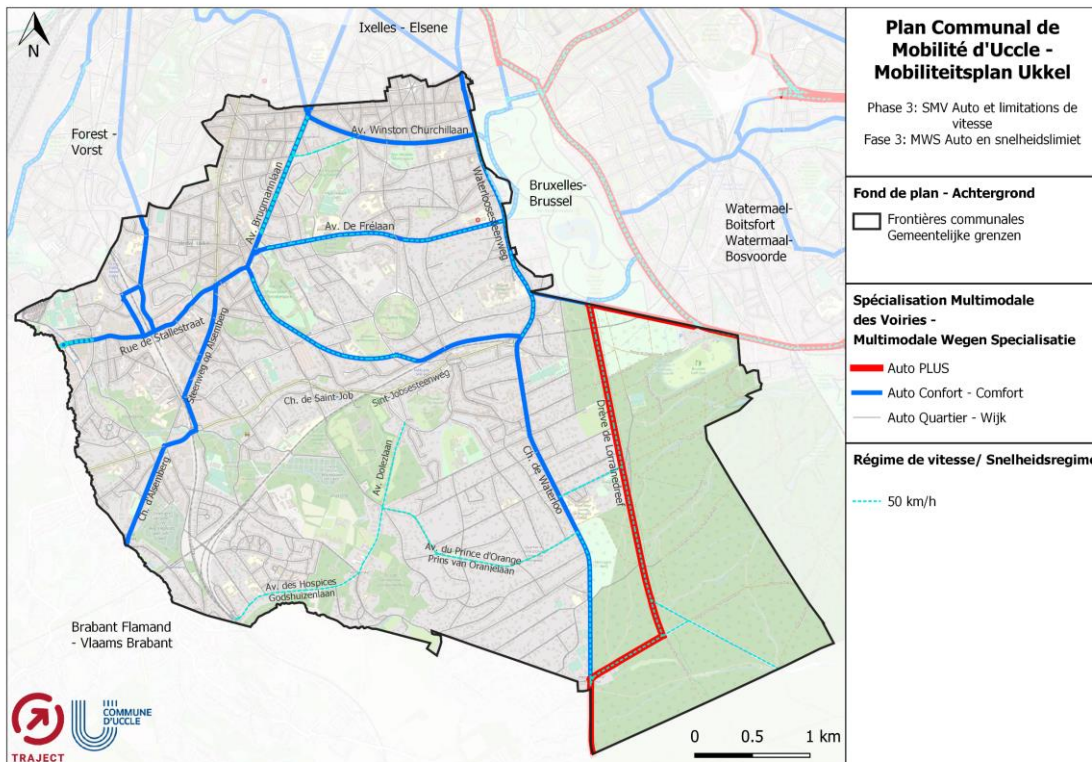
Op het grondgebied van Ukkel geldt voor sommige wegen in de categorie Auto-WIJK nog een snelheidsbeperking van 50 km/uur. Het zal daarom noodzakelijk zijn deze beperkingen geleidelijk aan in overeenstemming te brengen met die van de andere assen van het Gewest door de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/uur. De volgorde van de prioriteiten voor acties wordt hieronder weergegeven.

ASSEN MET 50 KM/UR	MWS-HIËRARCHIE	IMPLEMENTATIE 30 KM/UR PRIORITEIT
Wolvendaellaan	Auto-COMFORT	1
Jean en Pierre Carsoellaan	Auto-COMFORT	1
Godshuizenlaan (tussen Homborchveldlaan en Engelandstraat)*	Auto-WIJK	1
Prins van Oranjelaan	Auto-WIJK	2
Messidorlaan	Auto-WIJK	3
Van Beverlaan	Auto-WIJK	3
Dolezlaan	Auto-WIJK	4

* Een gedeelte van de Godshuizenlaan is al beperkt tot 30 km/uur (tussen de Meelbessenlaan en de Homborchveldlaan)

Voor de Messidorlaan, de Van Beverlaan en de Dolezlaan kan de aanpassing van de snelheid op langere termijn worden bestudeerd (prioriteit 3 en 4).

Voor de rechtlijnige straten kan een heraanleg met zigzagdoorgangen door afwisselend parkeren en beplanting ook een impact hebben op de snelheid. Deze maatregel moet overwogen worden tijdens de uitvoering van het GMP.



Figuur 33: Snelheidsregime op het grondgebied van Ukkel

2) Mogelijkheden onderzoeken voor de aanpassing van de MWS Auto-COMFORT

Het wegennet van de gemeente Ukkel heeft een bijzonderheid in het zuidelijke deel van het grondgebied (maas Ukkel-Zuid). Er zijn immers geen wegen die geklasseerd zijn als Auto-COMFORT, hoewel in werkelijkheid de Godshuizenlaan, de Dolezlaan en de Prins van Oranjelaan deze functie vervullen, ter vermindering van de Waterlooosesteenweg. Deze Auto-WIJK-assen krijgen dus een hoeveelheid verkeer te slikken die niet overeenstemt met de normen van hun statuut.

Er moet dus worden gezorgd voor een regelmatige controle van de verkeersomstandigheden (snelheid, drukte, ongevallen enz.) op deze wegen en op middellange termijn moeten aanvullende verbeteringen worden overwogen om het Auto-COMFORT-niveau van deze wegen te waarborgen.

3) Het beheer van de kruispunten langs de Auto-COMFORT-assen optimaliseren

De Auto-COMFORT-assen zijn ontworpen om doorgaand verkeer te accommoderen. Het gaat er dus om het beheer van de in dit netwerk geïntegreerde kruispunten te optimaliseren, en meer bepaald de kruispunten met verkeerslichten, met inachtneming van de MWS-hiërarchie. Om zelfblokkeringsverschijnselen op de kruispunten van deze assen tijdens de spitsuren te voorkomen, kan het aangewezen zijn een reeks technische (coördinatie van verkeerslichten enz.), educatieve (herinnering aan de Wegcode, dambordmarkering op de kruispunten om ze vrij te houden, bewustmakingscampagnes enz.) en repressieve (flitscamera bij verkeerslichten, controles enz.) maatregelen te ontwikkelen.

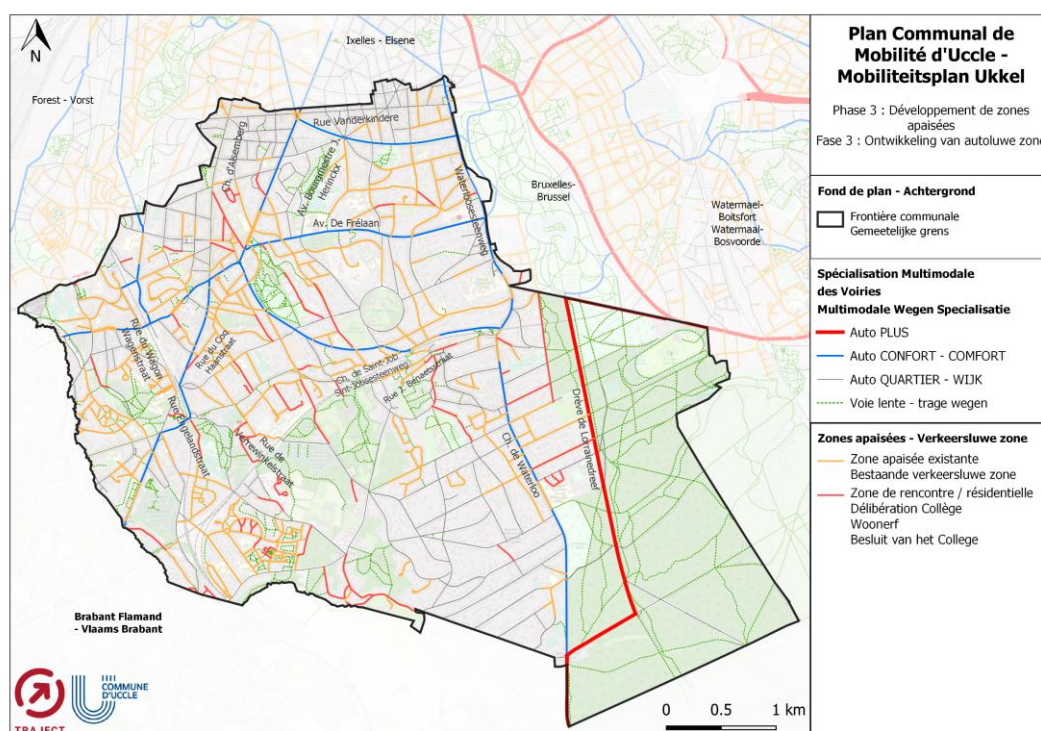
“Zelfs indien verkeerslichten het toelaten, mag een bestuurder een kruispunt niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op het kruispunt zou moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten.” (Wegcode, artikel 14.2).

2.5.3 ANDERE MAATREGELEN

- **Doorgaan met de ontwikkeling en/of uitbreiding van autoluwe gebieden**

De Gemeente zal doorgaan met de ontwikkeling en/of uitbreiding van autoluwe gebieden op haar grondgebied, met bijzondere aandacht voor het overleg/de goede communicatie met de bewoners. Afhankelijk van de mogelijkheden (bijvoorbeeld herinrichting van een weg), moeten (woon)erven en zones 30 worden ingericht (met voldoende en duidelijke signalisatie en markeringen), en meer specifiek op plaatsen die niet worden bediend door een (ander) structurerend vervoersnetwerk (behorend tot de COMFORT- en PLUS-netwerken). Telkens wanneer de mogelijkheid zich voordoet, analyseert de Gemeente de relevantie en haalbaarheid van de invoering van een dergelijke zone.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan eenrichtingsassen van het Auto-WIJK-netwerk waar de bestaande voetpaden elk minder dan 2 m breed zijn.



Figuur 34: Ontwikkeling van autoluwe gebieden

- **Ongevalgevoelige zones (ZACA's) beveiligen**

Ongevalgevoelige zones zijn een van de zwarte punten als het gaat om verkeersveiligheid. De analyse richtte zich aanvankelijk op ongevallen die plaatsvonden tussen 2010 en 2013. Een weging van zes criteria (aantal ongevallen, ernst, aantal kwetsbare gebruikers, lengte van de zone, aantal betrokken MIVB-voertuigen, hoeveelheid verkeer), toegepast op de zones met in totaal ten minste 12 ongevallen over die 4 jaar, maakte het mogelijk om een classificatie van deze zones vast te stellen. Hoewel er in Ukkel geen prioritaire ZACA's werden vastgesteld, blijven sommige plaatsen "te benutten" omdat ze worden gekenmerkt door structurele ongevallen die verband houden met de bestaande inrichting.

Een aantal voorbeelden:

- 1) Churchillrotonde;
- 2) Ringlaan/Houzeaulaan;
- 3) Messorlaan/Brugmannlaan
- 4) De Frélaan (in de buurt van City Uccle De Fré of het Sint-Elisabethziekenhuis);
- 5) Heldensquare;
- 6) Stallestraat.

2.6 NETWERK VOOR VRACHTVERKEER

Het doel van het netwerk voor vrachtverkeer in de Gemeente is om de leveringen aan winkels op het grondgebied mogelijk te maken en om de doorgang van de hulp- en netheidsdiensten te waarborgen.

2.6.1 VRACHTVERKEER PLUS/COMFORT

De Gemeente zal ervoor zorgen dat er bij de ontwikkeling van de openbare ruimte terdege rekening wordt gehouden met vrachtwagens. Dit wordt bereikt door:

- Goede manoeuvreerruimte te bieden: bij elk herinrichtingsproject moet rekening worden gehouden met de grootte van de vrachtwagens die in het betreffende gebied kunnen circuleren;
- Meer leveringsruimtes te voorzien en ervoor te zorgen dat ze worden nageleefd (zie Krachtlijn 4 "Parkeren").

Tegelijkertijd kan op langere termijn en in samenwerking met het Gewest en de andere Brusselse gemeenten de relevantie worden onderzocht van een beperking van de tonnage van vrachtwagens die op het grondgebied rijden met de ontwikkeling en/of uitbreiding van wegen met een beperkte tonnage.

Aandachtspunt met betrekking tot het statuut "Comfort" van de Lorrainedreef voor vrachtverkeer, aangezien de rijbaan in 2004 heraangelegd werd volgens een specifieke methode, waardoor ze niet aangepast is aan vrachtverkeer (verboden voor voertuigen van meer dan 2,5 ton) om de volgende redenen:

- Het wegprofiel (7 meter breed);
- De nabijheid van de beuken en bijgevolg de wortels onder de rijbaan;
- Een beperkte dikte van de tegels.

Deze moeilijkheid leidt tot een aanzienlijk vrachtverkeer in de Waterlooosesteenweg. Bijgevolg is een versterking van de rijbaan wenselijk om de doorgang van voertuigen van meer dan 2,5 ton via de Lorrainedreef te garanderen om de Waterlooosesteenweg te ontlasten, waar al veel files zijn.

De bereikbaarheid van de gemeente voor de hulpdiensten (DBDMH, brandweer), die voertuigen met een specifiek profiel gebruiken, moet verzekerd en gecontroleerd worden, meer bepaald in het kader van toekomstige heraanlegprojecten.

3 KRACHTLIJN 2: VERBETERING VAN DE LEVENSKWALITEIT IN DE WIJKEN VAN UKKEL

3.1 DEFINITIE EN DOELSTELLINGEN (HERINNERING)

Het autoluw maken van de wijken door maatregelen op het niveau van de mazen van het grondgebied

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) voorziet in de verdeling van het Brussels grondgebied in een aantal mazen. Ter herinnering, deze mazen komen overeen met zones met een variabele diameter (van 1 km tot 2,5 km) die begrensd zijn door wegen van het Auto-PLUS- en Auto-COMFORT-niveau.

Voor elke maas gelden de volgende principes: "De verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de befietsbaarheid zijn er belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en met de rest van het Gewest. Gemotoriseerd bestemmingsverkeer is er verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het doorgaand autoverkeer wordt er daarentegen sterk ontmoedigd."⁵

De mazen komen dus overeen met het actiegebied voor de toepassing van maatregelen ter verbetering van de levensomgeving. Het is meer bepaald de bedoeling om de openbare ruimte te herzien/herwaarderen om autoluwe zones (woongebieden, erven, ...) te ontwikkelen waarin de actieve verplaatsingswijzen voorrang krijgen, de ongevalgevoelige zones te beveiligen, de hinder door het gemotoriseerd verkeer (lawaai, vervuiling) te beperken, de multimodaliteit aan te moedigen, ... Dit vereist soms dat het volume inkomend/uitgaand (doorgaand) verkeer maar ook het plaatselijk verkeer beheerd moet worden.

Zoals blijkt uit het milieueffectenrapport van het ontwerp van GMP dat voorgelegd werd aan het openbaar onderzoek, heeft de mobiliteit een rechtstreekse impact op het geluids- en trillingsklimaat en dus op het "geluidscomfort" van de inwoners en gebruikers. Het rapport herinnert aan het bestaan van "zwarte akoestische punten"⁶, die door Leefmilieu Brussel geobjectiveerd zijn (via de behandeling van de klachten): "er liggen talrijke zwarte akoestische punten aan de Georges Marlowsquare. Meer bepaald het kruispunt van de De Frélaan, de Brugmannlaan en de Stallestraat lijkt bijzonder lawaaiertig te zijn. Er werden andere zwarte punten opgelijst op het Sint-Jobsplein en op het kruispunt van de Godshuizenlaan, de Engelandstraat en de Dolezlaan. Er werd ook een overschrijding van de trillingsdrempel vastgesteld in een deel van de Drogenbossesteenweg, helemaal in het zuiden van de gemeente.

Het rapport lijst de mogelijke acties op om de geluidsoverlast te beperken, zoals:

- De lagere snelheid van de voertuigen (zie vorige actie "De samenhang van het netwerk inzake snelheidsbeperking verzekeren");
- De wijziging van de intensiteit of van het type verkeer dat de weg berijdt;
- Het beroep op de niet-gemotoriseerde verplaatsingswijzen (te voet, met de fiets, ...) en het openbaar vervoer;
- De verbetering van het wagenpark (betere geluidsprestaties van de voertuigen);
- Of een ingreep aan het wegdek. Naast de positieve impact inzake geluid draagt de verbetering van het wegdek (herasfalteren) ook bij aan de beveiliging van de verplaatsingen van motorrijders en automobilisten (geen putten in de weg, geen grind, enz.).

⁵ Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, 2020

⁶ Zwarte akoestische punten zijn bewoonde gebieden met een concentratie van geluidsbronnen en/of een groot aantal klachten over lawaai.

De mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd geselecteerd voor een diepgaand onderzoek in het kader van het GMP.

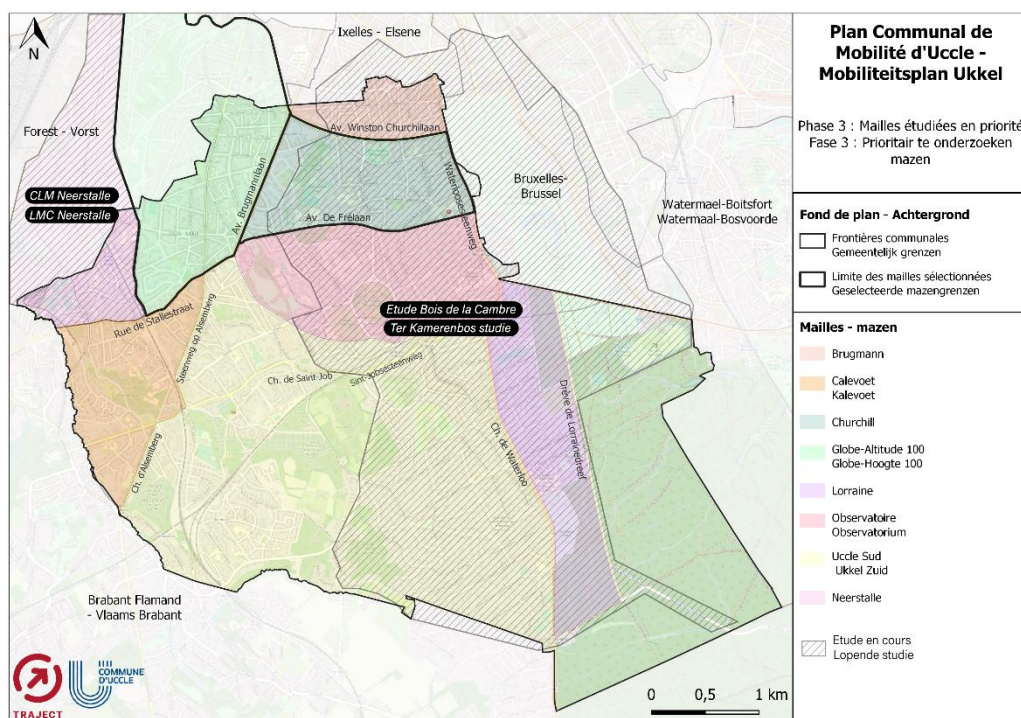
Ter herinnering, de Gemeente telt 11 mazen, waarvan 5 volledig op haar grondgebied (Churchill, Sterrenwacht, Ukkel-Zuid, Kalevoet en Lorraine) en 6 gedeeld met een of meerdere buurgemeentes (Neerstalle, Globe-Hoogte 100, Brugmann, Legrand, Ter Kameren en Zoniënwood).

De mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd in de vorige fase geselecteerd voor een diepgaand onderzoek in het kader van dit GMP.

Deze selectie werd gemaakt met het oog op de vele uitdagingen van het gebied, de problemen met de voetgangers-/fietsnetwerken of het openbaar vervoer aan de rand van de maas (Sint-Jobsesteenweg, Edith Cavellstraat, Godshuizenlaan enz.), in het hart van de wijk, of nog met het doorgaand verkeer dat in de wijk wordt waargenomen.

Ter herinnering, de andere Ukkelse mazen werden, zoals uitgelegd in fase 2, niet geselecteerd voor een diepgaand onderzoek, om de volgende voornaamste redenen:

- **Neerstalle:** deze maas, voornamelijk gelegen op het grondgebied van Vorst, vormt sinds februari 2022 het voorwerp van een Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) en daardoor werden een reeks maatregelen geïdentificeerd;
- **Kalevoet:** deze maas met een sterke relatie met Drogenbos vraagt om samenwerking met deze naburige gemeente, en meer in het bijzonder bij de ontwikkeling van een nieuw verkeersplan; dit samenwerkingsverband kon niet worden uitgevoerd in het kader van een GMP, een procedure die zich hier minder voor leent;
- **Brugmann:** deze maas is verspreid over het grondgebied van vier gemeenten (Ukkel, Vorst, Brussel-Stad en Elsene) en ligt voornamelijk op het grondgebied van Elsene. Een aanpak via een LMC lijkt geschikter voor een mobiliteitsstudie, en dan vooral voor de Vanderkinderestraat, een as met grote uitdagingen;
- **Lorraine:** over het algemeen zijn de mobiliteitsproblemen in dit minder dichte deel van het grondgebied minder groot, hoewel bepaalde wegen, zoals de Korporaaldreef en de Van Beverlaan, die doorgaand verkeer kennen, op middellange termijn aan maatregelen voor een vermindering van het verkeer zouden moeten worden onderworpen;
- **Ukkel-Zuid:** het bijzonder grote grondgebied van deze maas, met gelokaliseerde uitdagingen in "submazen" en het bestaan van de studie van het Ter Kamerenbos die de helft van de perimeter beslaat (zie kaart hieronder), samen met andere meer specifieke studies (Sint-Jobsplein), maakt dat deze maas minder relevant is voor een diepgaande studie in het kader van dit GMP;
- **Sterrenwacht:** deze maas is ook bijna volledig opgenomen in de perimeter van de studie van het Ter Kamerenbos, ze kent bepaalde uitdagingen (doorgaand verkeer, befietsbaarheid, openbare ruimten, ...), maar werd beschouwd als een minder grote prioriteit dan de Churchill-maas die uiteindelijk werd behouden;
- **Legrand, Ter Kameren:** Ukkel bekleedt een klein aandeel van deze mazen;
- **Zoniënwood:** niet-residentiële maas, sommige uitdagingen blijven aanwezig (bijvoorbeeld zone voor geluidscomfort die beschermd moet worden).



Figuur 35: Mazen die prioritair geselecteerd werden in de gemeente Ukkel en locatie van andere lopende studies

3.2 AANPAK EN METHODOLOGIE

3.2.1 DE DEFINITIE VAN EEN "AUTOLUWE" WEG

Wordt beschouwd als een **autoluwe straat**, een lokale straat (niveau Auto-WIJK) waar het gemiddelde gemotoriseerde verkeer niet meer dan **2.000** voertuigen per dag telt.

Verschillende tellingen⁷ op het grondgebied van de Churchill- en Globe-Hoogte Honderd-mazen hebben gewezen op bijzonder druk autoverkeer op een reeks lokale wegen, waaronder:

- Edith Cavellstraat: tussen 6.000 en 9.700 voertuigen/dag;
- Montjoielaan: tussen 4.800 en 8.000 voertuigen/dag;
- Messidorlaan: tussen 10.000 en 11.000 voertuigen/dag;
- Zevenbunderslaan: 6.800 voertuigen/dag;
- Dokter Decrolylaan: 5.800 voertuigen/dag.

Ter vergelijking, de Winston Churchilllaan, die deel uitmaakt van het **AUTO-COMFORT-netwerk** (*dat moet helpen het gemotoriseerde verkeer tussen buurten en het doorgaand verkeer dat uit het WIJK-netwerk werd geweerd op te vangen*) kent een verkeersvolume van dezelfde grootteorde als deze Auto-WIJK-assen, met een gemiddelde stroom van 10.000 voertuigen per dag.

Het gaat er dus om dit verkeer te temperen door een reeks maatregelen voor te stellen die enerzijds gericht zijn op het terugdringen van het gebruik van de privéauto in de wijken (via een reeks maatregelen die bijdragen tot meer lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer), maar ook op het omleiden van het doorgaand verkeer op de daartoe voorziene Auto-COMFORT-wegen.

⁷ In het kader van dit GMP werd in juni 2022 een telcampagne uitgevoerd, naast de reeds uitgevoerde tellingen voor het GMP van Vorst (2022) en voor de studie over de herinrichting van de openbare ruimtes van de Alsembergsesteenweg (2019). Deze telpunten werden op verschillende strategische punten geplaatst om het gemotoriseerde verkeer binnen de twee mazen te analyseren.

Om dit te doen, worden er verschillende scenario's voor verkeersplannen voorgesteld. Die werden ontwikkeld om rekening te houden met verschillende hoofdprincipes, maar ook met de aandachtspunten. De scenario's maken gebruik van verschillende instrumenten die gewoonlijk voor mobiliteitsbeheer worden gebruikt.

3.2.2 DE VOORNAAMSTE GEHANTEERDE PRINCIPES

De verschillende beoogde scenario's werden opgesteld met inachtneming van verschillende hoofdbeginselen:

- **De bereikbaarheid voor de bewoners van de wijk:** het is inderdaad de bedoeling de verkeerspatronen te veranderen, maar tegelijk moeten de bewoners over een goede toegang tot hun woning en de verschillende verkeersknooppunten op het grondgebied blijven beschikken;
- **Verbetering van de verplaatsingsomstandigheden voor de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer:** de ruimte die wordt gewonnen ten koste van het autoverkeer is geen doel op zich, maar moet in de eerste plaats ten goede komen aan voetgangers, fietsers en ook aan het openbaar vervoer om de regelmaat ervan te verbeteren;
- **Beveiliging van de omgeving van scholen en vermindering van de overlast:** een vermindering van het verkeer in de omgeving van scholen heeft meerdere voordelen: meer veiligheid en comfort, wat vooral gunstig is om kinderen en ouders aan te moedigen om naar school te gaan op een andere manier dan met de auto, minder lawaai en geurhinder enz. Dit vereist onder meer dat de openbare ruimten herzien worden om de aanwezigheid van scholen beter in de verf te zetten.

3.2.3 AANDACHTSPUNTEN

Op dezelfde manier werden verschillende aandachtspunten geïntegreerd in het denkproces voor de ontwikkeling van de verschillende scenario's:

- **De aanvaardbaarheid van de maatregelen voor de bewoners en gebruikers:** tijdens de uitwerking van de scenario's werd meer aandacht besteed aan het verschil tussen de huidige en de geplande situatie, om een zo groot mogelijk begrip van en steun voor de plannen te waarborgen;
- **De voordelen ten gunste van andere vervoerswijzen:** de voorgestelde maatregelen werden geselecteerd op basis van de verkregen voordelen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Het doel is niet om automobilisten te bestraffen, maar wel om de openbare ruimte, die momenteel vooral voor gemotoriseerde vervoerswijzen is voorbehouden, rechtvaardiger te verdelen;
- **Overdracht van het verkeer naar naburige wegen:** de maatregelen werden ook overwogen met het oog op de mogelijke verschuiving van het verkeer naar nabijgelegen wegen; wanneer deze verschuiving te groot werd en resulteerde in een situatie die minder voordelig was dan de uitgangssituatie, werd de maatregel niet aangenomen;
- **De formulering van begeleidende maatregelen:** tegelijk met de ontwikkeling van een nieuw verkeersplan voor elke bestudeerde maas, moeten aanvullende maatregelen worden genomen ter ondersteuning (ontwikkeling van alternatieven voor de individuele auto, ontwikkeling van infrastructuur die geschikt is voor wandelen en fietsen, verbetering van de regelmaat van het openbaar vervoer, stimulansen, gedeelde mobiliteit enz.).

3.2.4 DE INZETBARE HULPMIDDELEN

De realisatie van een nieuw verkeersplan impliceert een herziening van de inrichting van de openbare ruimte. Om dit te doen, zijn verschillende hulpmiddelen in theorie inzetbaar; elk van hen vereist echter dat er keuzes gemaakt worden:

- **Eenrichtingsverkeer:** deze maatregel elimineert een verkeersstrook en maakt het dus mogelijk om enerzijds de doorstroming van voertuigen (en de bijbehorende negatieve effecten, vervuiling, lawaai enz.) te

verminderen en anderzijds ruimte vrij te maken voor andere gebruikswijzen (verbreding van het trottoir, aanleg van een fietspad, busbaan, vergroening enz.), met behoud van parkeerplaatsen;

- **Het verwijderen van een parkeerstrook:** deze maatregel maakt het mogelijk om de huidige verkeersrichtingen te behouden terwijl de verkregen ruimte opnieuw wordt toegewezen aan andere gebruikswijzen;

- **De onderbreking/autoluwe zone:** deze laatste maatregel wijzigt het verkeer langs een as via de invoering van een autoluwe zone (bv. (woon)erf, voetgangerszone, pleintje). Het verkeer wordt gehandhaafd, maar de wijziging van de voorrangsregels leidt tot nieuwe gebruikswijzen op korte termijn (lagere snelheden, meer plaats voor actieve vervoersmodi) en op lange termijn (verandering van reismogelijkheden).

De beoogde scenario's voor elk van de twee geselecteerde mazen worden hieronder weergegeven.

3.3 MAAS CHURCHILL

3.3.1 DOORGAAND VERKEER BEVESTIGD DOOR DE TELLINGEN

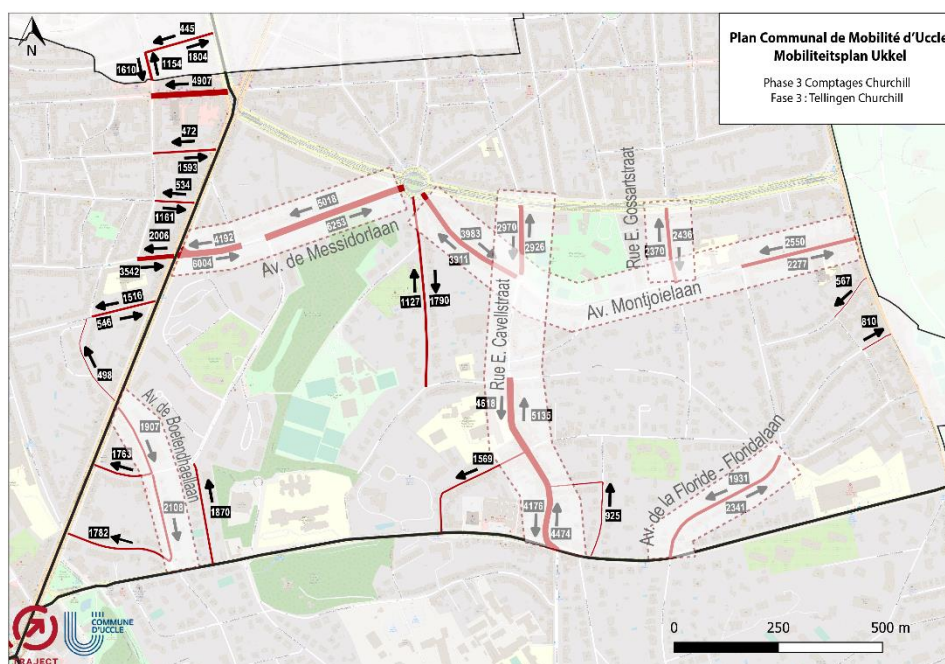
De telcampagne die in juni 2022 op de verschillende strategische punten van de Churchill-maas werd uitgevoerd, bevestigde het doorgaand verkeer dat werd aangevoeld in fase 1 van de diagnose of tijdens de participatieve workshops.

Drie wegen van het Auto-WIJK-niveau onderscheiden zich binnen deze maas:

- Messidorlaan: 10.000 tot 11.000 voertuigen/dag;
- Edith Cavellstraat: 6.000 tot 9.000 voertuigen/dag;
- Montjolelaan: 6.000 tot 8.000 voertuigen/dag.

Er waren nog andere wegen waar meer dan 2.000 voertuigen/dag werden geteld (aanbevolen drempelwaarde voor een straat die "autoluw" wordt genoemd):

- Ernest Gossartstraat: 4.800 voertuigen;
- Floridalaan: 4.200 voertuigen;
- Boetendaellaan/Henri Elleboudtlaan: 4.000 voertuigen.



Figuur 36: Tellingen in de maas Churchill (juni 2022)

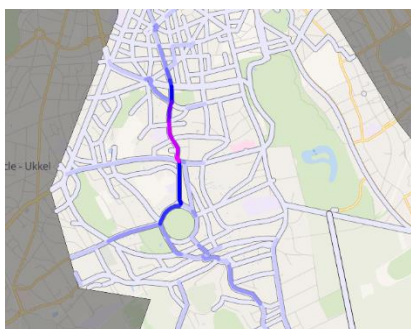
3.3.2 BEVINDINGEN VERSTERKT DOOR DE FLOATING CAR DATA (FCD)

In het kader van de mobiliteitsstudie van het Ter Kamerenbos werden FCD-gegevens (Floating Car Data) verzameld en bestudeerd, waardoor het mogelijk was om voertuigstromen op het grondgebied te observeren en de belangrijkste verkeersassen in Ukkel te identificeren.

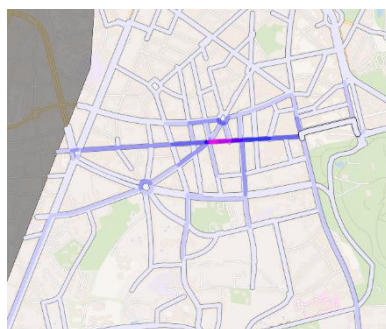
Daaruit kwamen een aantal grote verkeersassen zeer duidelijk naar voren:

- Montjoielaan;
- Messidorlaan;
- Vanderkinderestraat;
- Edith Cavellstraat;
- Floridalaan;
- Boetendaellaan/Henri Elleboudtlaan.

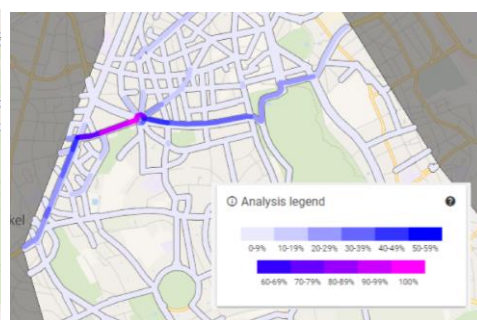
De onderstaande kaarten tonen de routes van voertuigen voor en na een geselecteerde sectie van de straat (in het roze weergegeven op de kaart). In het blauw zien we de wegen die het meest worden gebruikt door automobilisten, volgens hun oorsprong en/of bestemming. We kunnen dus lijnen van doorgaand verkeer waarnemen die verschillende mazen doorkruisen (Edith Cavellstraat of Messidorlaan), en tegelijk ook meer lokaal verkeer (Vanderkinderestraat).



Figuur 37 : FCD Edith Cavellstraat
Bron: Be Mobile – FCD-gegevens Studie
Ter Kamerenbos – Ruimtes-Mobiliteit



Figuur 39: FCD Vanderkinderestraat



Figuur 40 : FCD Messidorlaan

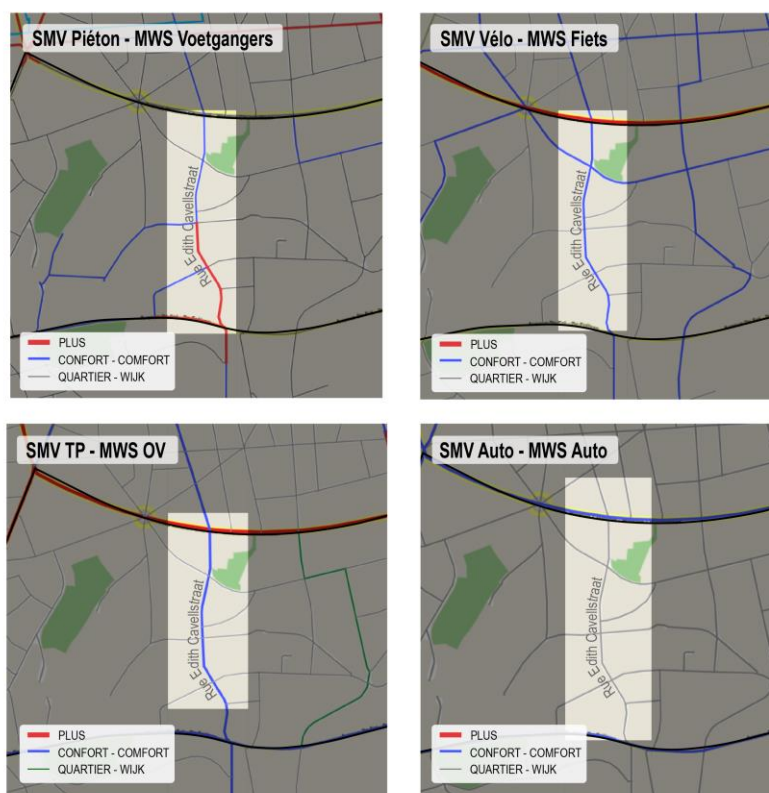
Hoewel het doorgaand verkeer op de Messidorlaan is bevestigd, is deze "omleidingsweg" ter omzeiling van het kruispunt tussen de Vanderkinderestraat en de Brugmannlaan niet opgenomen in de beschouwingen over de ontwikkeling van een nieuw verkeersplan. De eventuele invoer van verkeersbeheer op deze as zou immers maken dat er weer meer autoverkeer naar het Vanderkindereplein wordt gestuurd. Op korte termijn is het behoud van dit knooppunt waar drie tramlijnen samenkomen naast een grote stroom fietsers en voetgangers echter noodzakelijk, vooral omdat het profiel van de Messidorlaan ruimte biedt aan alle gebruikers (fiets-/voetgangerspad, brede trottoirs enz.).

Niettemin stellen we vast dat deze weg een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer te verwerken krijgt (tussen 10.000 en 11.000 voertuigen/dag, ter herinnering), wat overeenstemt met het niveau Auto-COMFORT en niet Auto-WIJK, en de weg is gedurende een groot deel van de dag verzadigd. Daarom zullen er op langere termijn maatregelen moeten worden genomen om deze straat autoluw te maken.

3.3.3 DE AS VAN DE EDITH CAVELLSTRAAT – EEN CENTRAAL ELEMENT IN DE WIJK

Met dagelijks tussen 6.000 en 9.000 voertuigen voor het gemotoriseerde verkeer, en in het licht van de belangrijkste principes en aandachtspunten waarop deze studie is gebaseerd (zie 3.2.2 en 3.2.3), vormt deze noord-zuidverkeersas het centrale element van elk beoogd scenario voor het autoluw maken van de Churchill-maas. Deze scenario's zijn met name gebaseerd op de MWS-hiërarchie die voor deze as is vastgesteld en in de tegenoverliggende figuren in herinnering wordt gebracht:

- Voetganger-PLUS- of Voetganger-COMFORT-as;
- Fiets-COMFORT-as;
- OV-COMFORT-as;
- Auto-WIJK-as.



Figuur 40: MWS in de Edith Cavellstraat

Het ontwerp van GMP dat onderworpen werd aan het openbaar onderzoek toonde **een verluwingsscenario van deze as op basis van eenrichtingsverkeer**. Dit voorstel werd sterk verworpen door de burgers en inwoners die zich uitgedrukt hebben.

Er werd dus beslist deze maatregel **niet in aanmerking te nemen** in het onderhavige bijgewerkte rapport ten voordele van een reeks interventies gericht op de verschillende zwarte punten en uitdagingen in de wijk.

3.3.4 VOORGESTELDE VERLUWINGSINRICHTINGEN EN –MAATREGELEN

De inrichtingen zijn opgenomen in de onderstaande synthesekaart. Ze hebben betrekking op:

- De verbetering van de trottoirs (Trottoirplan), inclusief de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen en de beveiliging ervan (meer bepaald de kruispunten Errera-Dupuich en Bosveldweg-Moscicki);
- De beveiliging en herwaardering van de schoolomgevingen (zie ook de details hierna): zonder aan het circulatieplan te raken, een hervorming van de openbare ruimte voorzien in de omgeving van school Notre-Dame des Champs (Edith Cavellstraat) met beveiliging (verkeersdrempel), signalisatie, voorzieningen (fietsbogen, ...), beplanting, ... De aanleg van het laatste deel van de Langeveldstraat (recht deel) als gelijkvloers erf kan bijdragen aan de beveiliging van deze schoolomgeving.

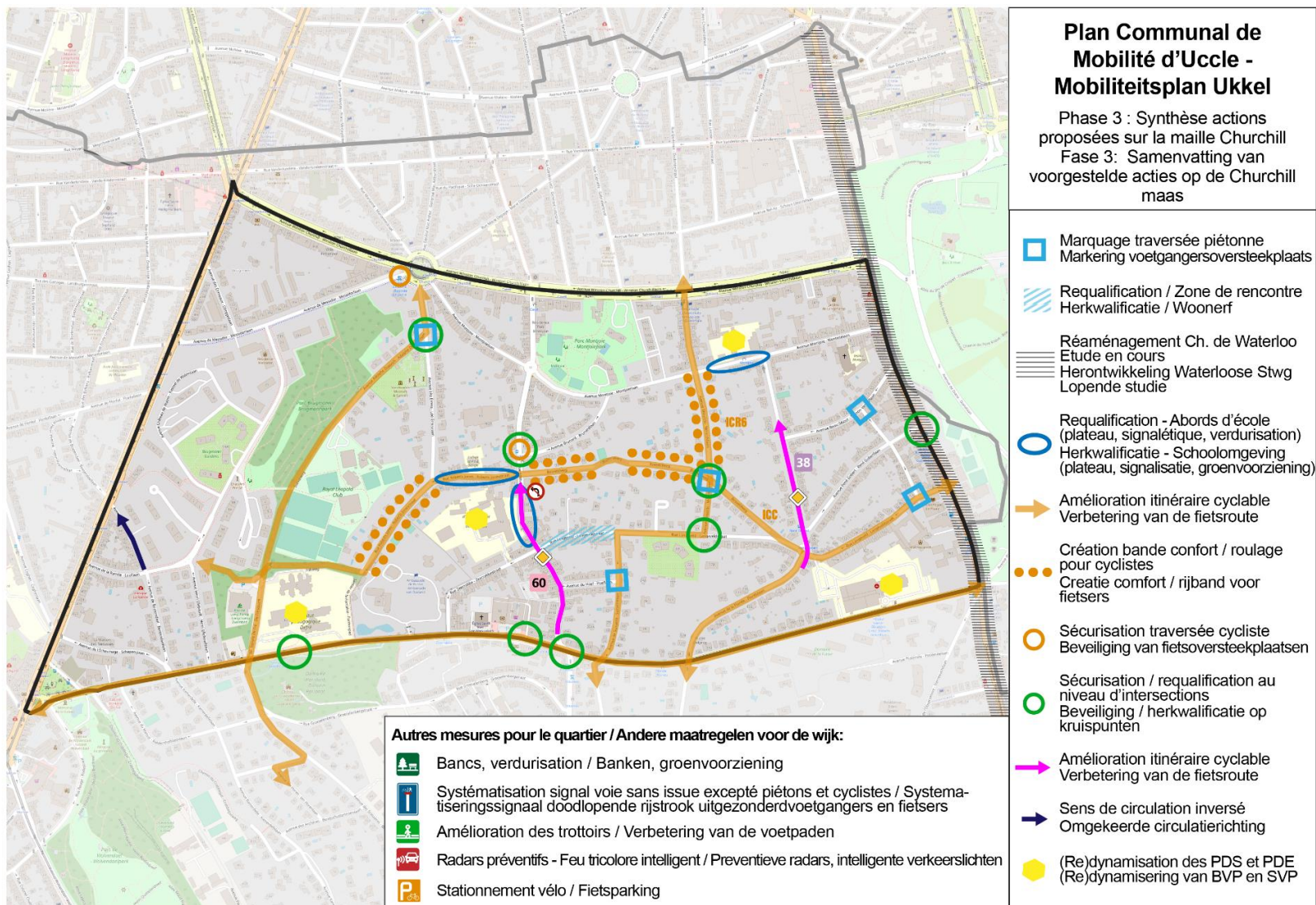
De beveiliging van de ingang van de kleuter- en lagere school in de Roberts Jonesstraat kan verzekerd worden met de geplande volledige heraanleg van de straat (van gevel tot gevel) in de komende jaren. Dit is ook de kans om deze straat op een GemFR meer te beveiligen voor fietsers.

In dezelfde mate moet de omgeving van het Institut Montjoie (middelbare school) het voorwerp uitmaken van een voorstel tot herwaardering. Er werd in de zomer van 2023 al een nieuwe verkeersdrempel aangelegd voor de lagere school.

- De aanleg van de fietsroutes: de comfortstroken systematiseren in de geplaveide straten (Moscickilaan, Bosveldweg, ...), de leesbaarheid van de fietszone in de Roberts Jonesstraat verbeteren, de kantstenen verlagen, de kruispunten op de route beveiligen;
- De ontwikkeling van fietsparkeerplaatsen op de weg: bogen of boxen, met een minimale impact op het parkeren van auto's;
- De verbetering van de regelmatigheid van de bussen door de Edith Cavellstraat en Floridalaan om te vormen tot voorrangswegen (details hieronder) en het verbod om linksaf te slaan in de Roberts Jonesstraat (keren blijft nog steeds mogelijk aan de Montjoierotonde). Dergelijke maatregelen zullen getest worden voordat ze een blijvend karakter krijgen;
- Een wijziging van het eenrichtingsverkeer:
 - De omkering van het eenrichtingsverkeer in de Boetendaellaan. De omkering van het eenrichtingsverkeer (dat al bestaat in deze straat) vormt immers een maatregel zonder ingrijpende interventies maar met onmiddellijke voordelen ("quick-win") waardoor het mogelijk wordt:
 - Enerzijds om de "omzeiling" van de Heldensquare door voertuigen tussen de Brugmannlaan en de DeFrélaan te voorkomen;
 - Anderzijds om te zorgen voor een grotere veiligheid voor fietsers op dit stuk weg dat deel uitmaakt van het netwerk van gewestelijke fietsroutes, door voertuigen in de bergopwaartse richting te laten rijden (lageresnelheid), met een markering (fietsuggestiestrook of gemarkeerd fietspad) voor de fietsers die in de andere richting mogen rijden.

Deze maatregel zal ook eerst getest worden voor elke definitieve uitvoering.

De verschillende overwogen inrichtingen zullen naast de testen waaraan ze onderworpen worden (inclusief tellingen), het voorwerp uitmaken van een nauwe informatie / overleg met de inwoners en gebruikers.



Figuur 41 – Synthèse van de voorgestelde acties voor de maas Churchill

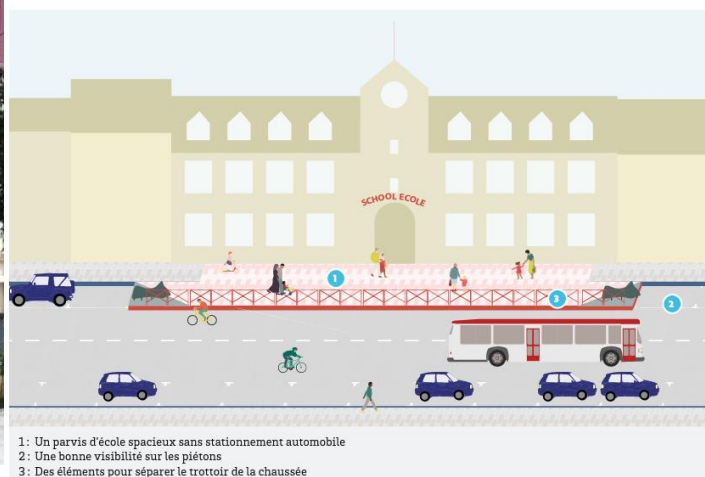
- **Verbetering van de schoolomgeving**

De gemeente waakt erop de versterking van de inrichting van de schoolomgevingen voort te zetten om een nieuw kwalitatiever signaal te geven (vergroening, verblijfsaccommodatie van het type banken, signalisatie, enz.). Er is hierover een gids van perspective.brussels beschikbaar.



Figuur 42 : Nieuw voorplein van school 13 in Anderlecht

Bron: perspectives.brussels



1: Un parvis d'école spacieux sans stationnement automobile
 2: Une bonne visibilité sur les piétons
 3: Des éléments pour séparer le trottoir de la chaussée

Figuur 43 : Uittreksel uit de gids voor het verbeteren van de schoolomgeving in het BHG

Bron: perspectives.brussels

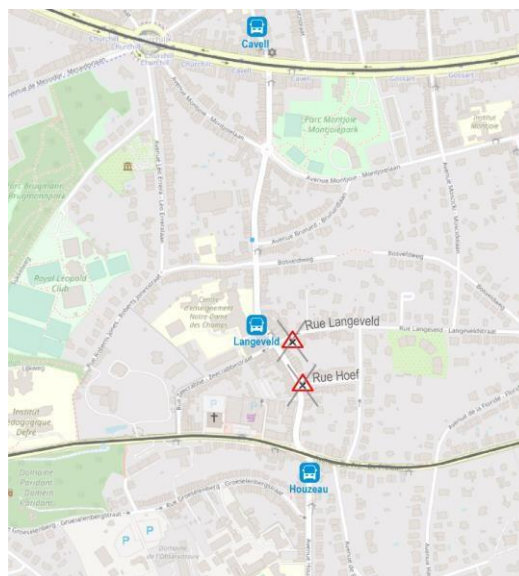
- **Schrapping van de voorrang van rechts**

Ongeacht de implementatie van deze verschillende scenario's, wordt langs de Edith Cavell-as voorgesteld om de voorrang van rechts te schrappen op de kruispunten met de Langeveldstraat en de Hoeflaan. Deze maatregel maakt het mogelijk om de regelmaat van de bussen verder te versterken en dit met slechts een kleine inspanning.

Op dit moment registreert de MIVB namelijk een lage snelheid van haar voertuigen tussen de haltes Houzeau en Langeveld, wat resulteert in minder aantrekkelijke en competitieve reistijden.

De route via de Sumatralaan en de Hoeflaan lijkt immerste worden gebruikt om het kruispunt tussen de Edith Cavellstraat en de De Frélaan te omzeilen. Het wegnemen van de voorrang van rechts zal daarom ook bijdragen aan **een vermindering van het verkeer in de Sumatralaan en de Langeveldstraat**, waardoor deze wegen minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer.

Ter informatie, lijn 60 is de 14e meest gebruikte lijn van het MIVB-netwerk (op een totaal van 54 lijnen), met dagelijks meer dan 11.300 passagiers (werkdag – gegevens verzameld in het najaar van 2021). Ze vervoert gemiddeld.



Figuur 44 : Afschaffing van de voorrang van rechts aan de Langeveldstraat en de Hoeflaan

Tijdens het openbaar onderzoek werd voorgesteld om met de steun van de MIVB de verplaatsing/fusie van de twee bushaltes Langeveld en Brunard te beoordelen met de volgende rechtvaardiging:

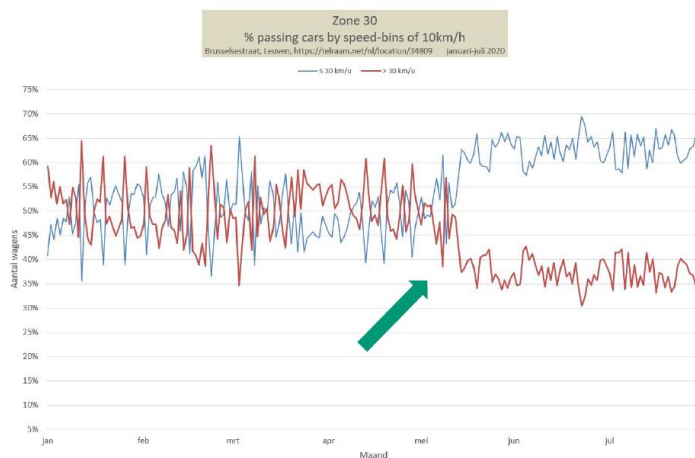
- Halte Brunard is niet toegankelijk voor PBM in dalende richting (geen perrons en nabijheid van een inrit);
- Halte Langeveld ligt in een bocht (zichtbaarheidsproblemen);
- De verplaatsing naar het noorden zou plaats vrijmaken ter hoogte van school Notre-Dame des Champs om een voorplein voor de leerlingen te creëren, zonder dat hun halte al te ver verwijderd wordt;
- De vermindering met een halte zou de regelmatigheid en de commerciële snelheid van de lijn verbeteren.

Dit voorstel moet het voorwerp uitmaken van een analyse op basis van meerdere criteria, inclusief de impact op het huidige cliënteel door bijvoorbeeld rekening te houden met de gebruiksstatistieken van de haltes, die 150 opstappende reizigers per dag bedroegen aan halte Brunard (in beide richtingen) in de herfst van 2021 en 170 opstappende reizigers aan halte Langeveld.

• Naleving van de snelheidsbeperkingen

Het doel is om de snelheidsbeperkingen te handhaven en de veiligheid rond de onderwijskernen in de wijk en in de residentiële straten. Mogelijke maatregelen zijn de installatie van verkeersremmers zoals Berlijnse kussens, preventieve radars of slimme verkeerslichten met drukknop.

Effectiviteit van preventieve radars: de onderstaande grafiek illustreert de impact van een preventieve radar op de rijnsnelheden. Na de installatie van deze radar is het percentage automobilisten dat minder dan 30 km/uur rijdt (blauwe curve) aanzienlijk hoger (ongeveer 60% tot 65% van het verkeer) – bron: Telraam



- Traffic speed reduction after installation of a radar (speed below and above 30 km/h %)

Slimme verkeerslichten

Deze lichten worden aangestuurd door de snelheid van naderende voertuigen. Ze zijn gekoppeld aan een stroomopwaarts geplaatste radar en springen automatisch op rood als een voertuig wordt gedetecteerd dat te hard rijdt. Door bestuurders met een te hoge snelheid te verplichten om te stoppen, worden ze geacht bij te dragen aan trager verkeer.

Sinds enkele jaren installeert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dergelijke lichten op zijn wegennet, bijvoorbeeld in Watermaal-Bosvoorde, bij de voetgangersoversteekplaats voor de gemeenteschool van La Futaie (RTBF, oktober 2022).



Andere maatregelen zullen bijdragen aan de verbetering van de levenskwaliteit in de wijk, zoals:

- **Maatregelen die bijdragen tot de multimodaliteit:** verbetering van voetgangers- en fietspaden (cf. eerder vermelde voorstellen voor Krachtlijn 1, o.a. voor de noord-zuidfietsroutes), onder meer inzake de breedte van trottoirs (bv. in de Schoon Uitzichtlaan waar de breedte ondermaats is), die zullen helpen om de toegang tot de verschillende knooppunten voor het openbaar vervoer binnen of rond de wijk te vergemakkelijken, ontwikkeling van gedeelde mobiliteit, fietsenstallingen (zie Krachtlijn 3) enz.;
- **Maatregelen met betrekking tot de reorganisatie en verbetering van de openbare ruimte:** doorlopende trottoirs (bv. op de Edith Cavell-as), trottoiruitstulpingen, inrichting van kruispunten en pleintjes (bv. de Floridaan op de kruising met de Langeveldstraat en de René Gobertlaan), vergroening en ontharding enz.;
- **Maatregelen met betrekking tot de multimodale bereikbaarheid en het autoluw maken van de omgeving van parken en voorzieningen die verplaatsingen in het gebied aantrekken en genereren:** Montjoiepark en Brugmannpark (zie Krachtlijn 1 – actie ter bevordering van paden en steegjes), Longchamp-zwembad of bibliotheek van Le Phare.
- **Maatregelen met betrekking tot de verbetering van de toegang tot het Ter Kamerenbos voor de inwoners van de maas,** in coördinatie met de Stad Brussel (zie lopende studie) vanuit verschillende punten: Churchill, Montjoie, Schoon Uitzicht, Langeveld (te consolideren informeel pad) en De Fré. Ter herinnering: dit lijkt misschien contra-intuïtief, maar de zuidelijke zone van de maas bevindt zich binnen een perimeter die door Leefmilieu Brussel werd geïdentificeerd als een *“gebied met een tekort aan publiek toegankelijk groen”*⁸; vandaar het belang van een betere verbinding met het naburige Ter Kamerenbos.
- **Of nog maatregelen met betrekking tot de ondersteuning van mobiliteitspraktijken,** met name door de lancering, follow-up of revitalisering van Bedrijfsvervoerplannen (bijvoorbeeld Sint-Elisabeth-ziekenhuis) of de plannen voor scholen (Institut Montjoie, Notre-Dame des Champs-school enz.). Er moet bij voorrang contact worden opgenomen met de instellingen binnen deze maas om een dialoog en partnerschap met de Gemeente aan te gaan.

3.3.5 ANDERE MAATREGELEN AAN DE RAND VAN DE MAAS

De randen van de mazen, met de Auto-COMFORT-wegen, mogen niet alleen worden beschouwd op basis van hun functionaliteit om autoverkeer tussen wijken te verwerken. Dit zijn wegen met woningen, soms ook met winkels, en ze verdienen een kwalitatieve behandeling. Daarnaast bieden ze ook plaats voor fietsroutes of lijnen van het openbaar vervoer.

Hieronder volgen de maatregelen die de beheerder – Brussel Mobiliteit – moet overwegen voor elk van de randen van de Churchill-maas:

- **Churchillaan:** verschillende ingrepen van Brussel Mobiliteit hebben gezorgd voor een betere befietsbaarheid van de as (aanleg van een gemarkeerd fietspad in 2019 en recente renovatie van de markering). Desalniettemin blijft deze as ondermaats wat de breedte van de trottoirs betreft. Hun verbreding zou echter een volledige en "zware" herconfiguratie van het profiel van de as vereisen. Brussel Mobiliteit heeft in 2019 een inventaris gemaakt van de vaste en variabele elementen en de verschillende mogelijke herinrichtingsscenario's. Een herinrichting "van gevel tot gevel" lijkt noodzakelijk voor de verbetering van de verplaatsingen te voet. Dit project staat niet op de agenda bij Brussel Mobiliteit.
- **Brugmannlaan:** de tramsporen werden door de MIVB gerenoveerd. Aan deze rand lijkt het in de eerste plaats noodzakelijk de kwaliteit en het beheer van de twee intermodale knooppunten te verbeteren: Vanderkindere en Heldensquare (projecten zijn gepland). Bovendien zouden specifieke aanpassingen kunnen worden overwogen:
 - beveiliging van de toegang tot de tramhaltes voor voetgangers;

⁸ Weergave van het gebied toegankelijk via: <https://geodata.leefmilieu.brussels/client/view/becceff2-0e92-4c38-b8ed-26513e4b95e5>

- o aanleg van trottoiruitstulpingen/doorlopende trottoirs: onder meer in de Olmpjeslaan;
- o behandeling van ZACA's: kruispunt Messidor/Brugmann, met name via het beheer van de fietsstromen (herziening van de in-/uitgangen van het fietspad).

Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan de as Brugmann-Heldensquare en Vanderkindere (voetgangersoversteekplaatsen, trottoiruitstulpingen enz.).

Tijdens het openbaar onderzoek werd de kwestie van de coördinatie van de verkeerslichten op de as aangehaald, die falend geacht wordt. Het is de taak van de wegbeheerder, Brussel Mobiliteit, om deze beweren te bevestigen/ontkrachten via analyses en de eventuele optimalisatiemodaliteiten te beoordelen.

- **Waterloosesteenweg:** er moet een studie worden gevoerd over de herinrichting van de as, waarin de aanbevelingen van de lopende studie over het Ter Kamerenbos worden verwerkt:

Toegang tot het Ter Kamerenbos – geschiedenis:

Ter herinnering: tijdens de gezondheidscrisis werd het Ter Kamerenbos volledig afgesloten voor auto's door de Stad Brussel, zonder voorafgaand overleg met de gemeente Ukkel. Na het opheffen van de lockdown werd het autoverkeer weer toegestaan in een deel van de noordelijke lus. De gemeente Ukkel heeft toen een rechtsvordering ingesteld, die werd gewonnen in kort geding. Als gevolg van deze beslissing werd een klein deel van de zuidelijk lus in het bos, tussen de Franklin Rooseveltlaan en de Terhulpensesteenweg heropend voor gemotoriseerd verkeer, in beide richtingen.

Momenteel loopt er een bodemprocedure. Het is in deze context dat de "Mobiliteitsstudie over het Ter Kamerenbos" plaatsvindt. De maatregelen die de komende jaren worden genomen, zullen rekening moeten houden met die studie, en meer bepaald de kwesties van de verschuiving van het verkeer naar de Ukkelse wijken moeten behandelen, maar ook met toekomstige rechterlijke beslissingen.

Bovendien moet de toegang tot het Ter Kamerenbos vanaf de Waterloosesteenweg worden verbeterd, en meer in het bijzonder ter hoogte van de Boskantlaan en de Belle Alliancelaan, waar de toegangen voor voetgangers en fietsers oncomfortabel en onveilig zijn (smalle, onstabiele trottoirs die onderhevig zijn aan slecht weer en regelmatig scheef liggen; ontbrekend fietspad). Deze toegangswegen, die op het grondgebied van de Stad Brussel liggen en direct verbonden zijn met de gewestelijke as van de Waterloosesteenweg, moeten door de Stad Brussel en het Gewest onder handen worden genomen met de nodige maatregelen.

De burgers vragen om een verbetering van de toegangswegen tot het Ter Kamerenbos vanuit het Ukkelse grondgebied.

- **De Frélaan:** het belangrijkste probleem houdt verband met de veiligheid van fietsers: het fietspad in bergopwaartse richting (Beeldhouwers > Waterloo) wordt niet gerespecteerd door automobilisten als gevolg van de smalle rijbaan en de grote verkeersstromen (900 tot 1.000 privévoertuig-equivalenten tijdens de ochtendspits – volgens de tellingen op 21 april 2022 in het kader van de studie over het Ter Kamerenbos). Twee ongevalgevoelige gebieden moeten ook worden behandeld, met name de in-/uitgangen van het winkelcentrum Shopping De Fré/Delhaize en het Sint-Elisabeth-ziekenhuis. Naast het kruispunt met de Edith Cavellstraat is ook de omgeving van de Haute-Ecole Bruxelles-Brabant een aandachtspunt (bv. de beveiliging van de toegang tot de OV-haltes).

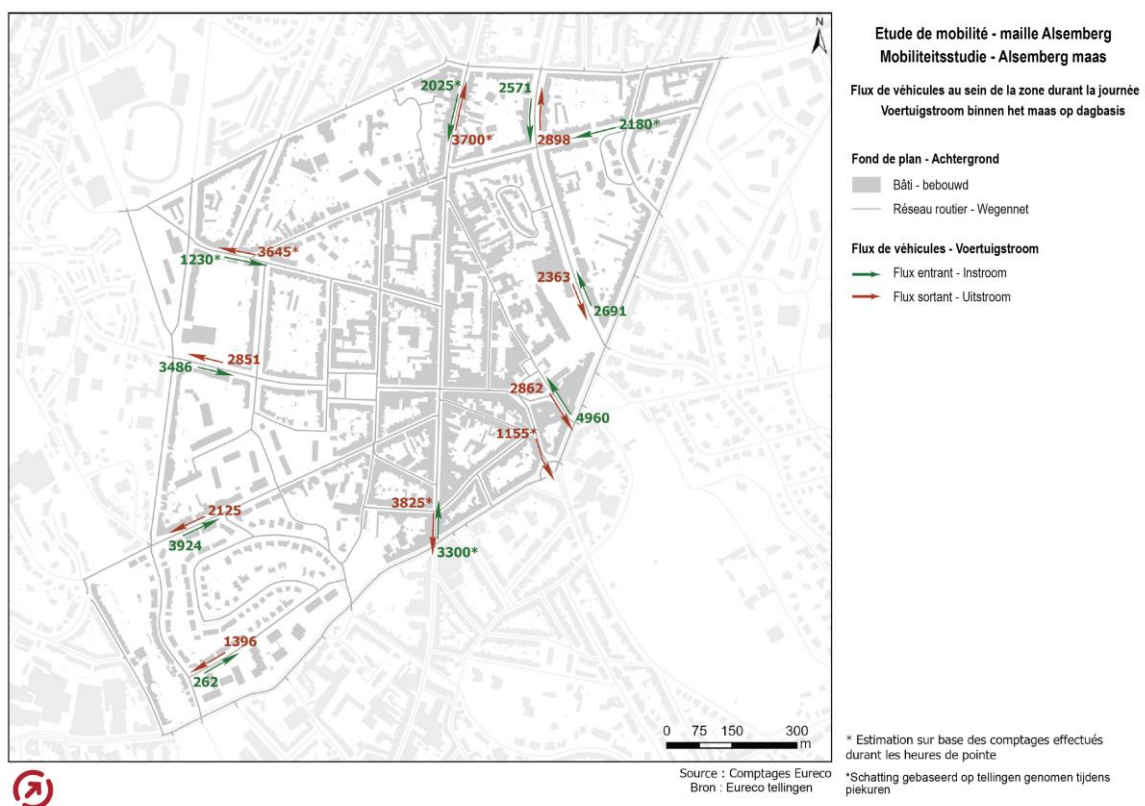
3.4 MAAS GLOBE-HOOGTE HONDERD

De maas Globe-Hoogte Honderd is bijzonder door het feit dat ze wordt gedeeld met de gemeente Vorst. Die laatste stelde in 2022 haar eigen GMP op, waarbij het in Vorst gelegen gedeelte van deze maas werd aangepakt met onder meer een nieuw verkeersplan. De hierna geformuleerde voorstellen houden dus ook rekening met de voorgestelde acties in Vorst.

3.4.1 ASSEN MET DOORGAAND VERKEER BEVESTIGD DOOR DE TELLINGEN

Een eerste mobiliteitsstudie die in 2019 in opdracht van Brussel Mobiliteit werd uitgevoerd in het kader van het project voor de herinrichting van de Alsebergsesteenweg toonde verschillende problematische gebieden aan in dit deel van het Ukkelse grondgebied. Deze tellingen hadden al gewezen op grote voertuigstromen langs:

- De Alsebergsesteenweg: 7.100 voertuigen/dag;
- De Dekenijstraat: 7.800 voertuigen/dag;
- De Victor Allardstraat: 6.000 voertuigen/dag;
- De Dokter Decrolylaan: 6.300 voertuigen/dag.



Figuur 45 : Tellingen in het kader van de mobiliteitsstudie over de maas Alseberg

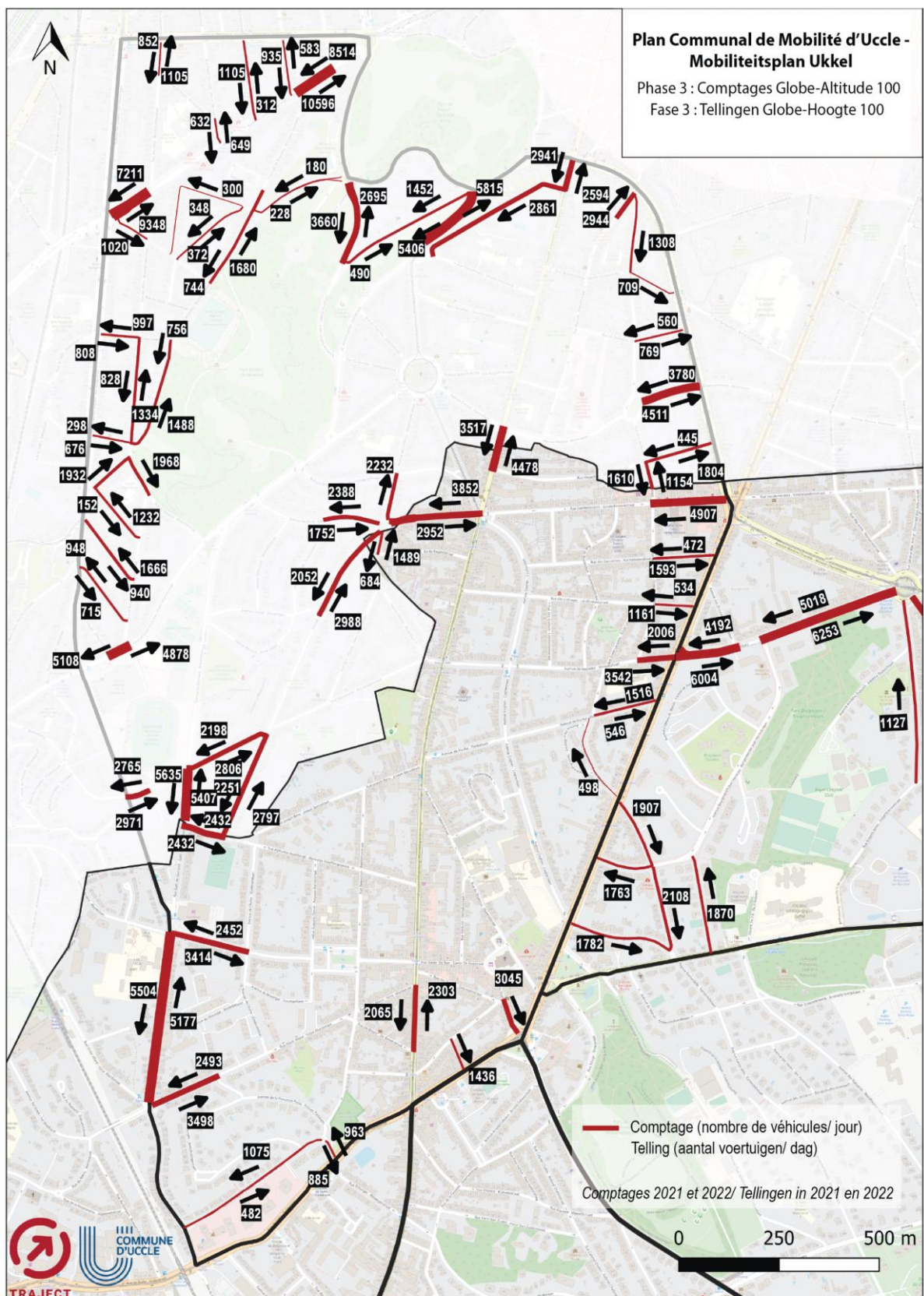
Deze tellingen werden door de gemeente Vorst uitgevoerd in het kader van haar GMP. Andere tellingen werden in juni 2022 uitgevoerd in het kader van dit GMP, voor het volledige Ukkelse deel van de maas Globe-Hoogte Honderd. Deze tellingen hebben enerzijds de in 2019 vastgestelde assen met doorgaand verkeer bevestigd en anderzijds andere assen/kruispunten met uitdagingen aan het licht gebracht:

- Kruispunt gevormd door de Zevenbunderslaan (6.800 voertuigen/dag)/Oscar Van Goidtsnoevenlaan/Alsebergsesteenweg/Vanderkinderestraat/Coghenlaan;
- Vanderkinderestraat (5.000 voertuigen/dag);
- Dekenijstraat/Xavier De Buestraat;
- Gatti de Gamondstraat (10.600 voertuigen/dag), een Auto-COMFORT-weg die zeer vaak gebruikt wordt wegens zijn breedte.

Voor al deze assen zijn daarom ingrepen nodig om de maas autoluw te maken.

Opmerkingen: Met betrekking tot de Alsebergsesteenweg, waar onlangs een herinrichting van gevel tot gevel werd uitgevoerd, zal op middellange termijn de evolutie van het verkeer moeten worden gevolgd, onder meer om te beoordelen of de verkeersdruk aanvaardbaar is voor een as van het niveau Auto-WIJK of dat de situatie en overlast (prestaties van de tram bijvoorbeeld) verdere interventies vereisen.

De Gatti de Gamondstraat, een Auto-COMFORT-weg aan de rand van de maas, werd niet behandeld in het kader van deze studie.



Figuur 46 : Tellingen uitgevoerd in het kader van het GMP van Vorst, het GMP van Ukkel en de studie over de Alsebergsesteenweg voor de maas Globe-Hoogte Honderd

3.4.2 TWEE INTERVENTIEGEBIEDEN IN HET UKKELSE DEEL VAN DE MAAS

Er zijn verschillende scenario's ontwikkeld voor twee gebieden in het Ukkelse deel van de maas:

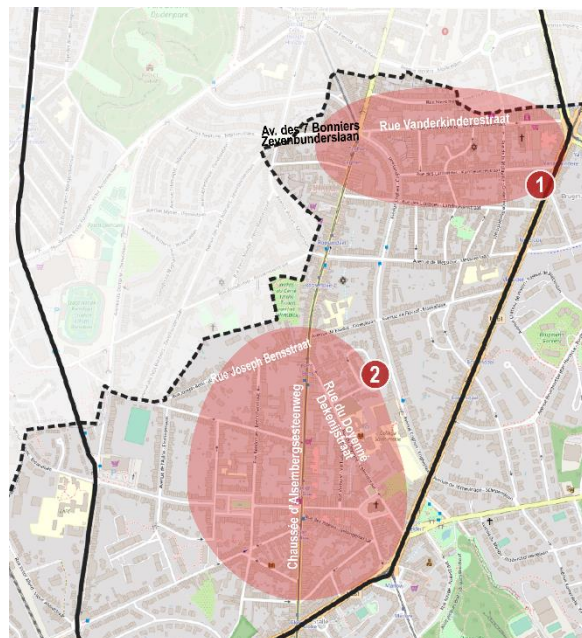
- **Zone 1 – in het noorden:**
 - Vanderkinderestraat tot aan het kruispunt met de Albertlaan;
 - De kruising die wordt gevormd door de Zevenbunderslaan / Alsebergsesteenweg / Vanderkinderestraat / Coghenlaan en Oscar Van Goidtsnovenlaan.

Er worden maatregelen voorgesteld voor de behandeling van:

- Het doorgaand verkeer in oost-westrichting in de Vanderkinderestraat;
 - De complexiteit van het voornoemde kruispunt.
- **Zone 2 – in het zuiden:**
 - De Dekenijstraat;
 - Het Sint-Pietersvoorplein;
 - De Joseph Bensstraat.

De voorgestelde maatregelen hebben betrekking op:

- De verbetering van de openbare ruimte van het Sint-Pietersvoorplein;
- Het doorgaand verkeer in de maas in oost-westrichting via de Floréallaan en de Joseph Bensstraat (en de snelheid van het autoverkeer, onder meer als gevolg van het reliëf in de richting van het gemeenteplein);
- De situatie in de Dekenijstraat, die vele verkeersknooppunten kent (scholen, bibliotheek, andere diensten zoals het ziekenfonds enz.) met smalle trottoirs en veel verkeer (7.800 voertuigen in 2019);

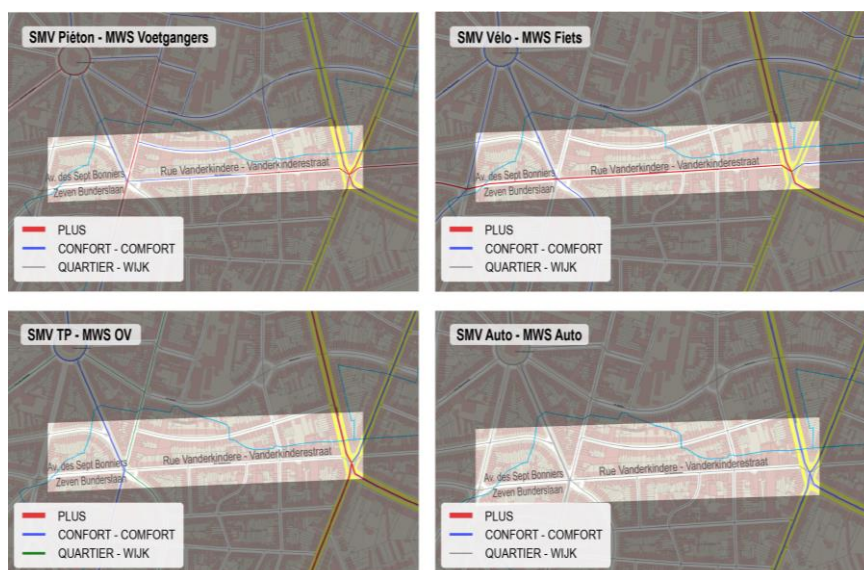


Figuur 47: Gebieden met maatregelen in de scenario's van het nieuwe verkeersplan

Ter herinnering, zoals reeds aangekondigd voor de vorige scenario's (Cavell-as), zullen alle maatregelen die op de volgende pagina's worden voorgesteld, uiteraard moeten worden uitgewerkt in nauw overleg met de verschillende belanghebbenden (bewoners, handelaars, scholen enz.), die over kostbare gebruikservaring en een goede kennis van het terrein beschikken. Het zal ook nuttig zijn om **testperiodes** te organiseren (inclusief tellingen), die lang genoeg zijn en met de nodige ondersteuning/communicatie, voordat de ene of de andere maatregel wordt bestendigd.

3.4.3 ZONE 1: VANDERKINDERESTRAAT/KRUISPUNT VANDERKINDERE – ZEVEN BUNDERS – ALSEMBERG – COGHEN – O. VAN GOIDTSNOVEN

3.4.3.1 FOCUS OP DE MWS



Figuur 48: MWS in studiegebied 1

De Vanderkinderestraat wordt gebruikt door een stroom van meer dan 5.000 dagelijkse voertuigen, terwijl ze de status Auto-WIJK heeft en bovendien een structurerende as voor voetgangers en fietsers is (niveau PLUS/COMFORT). Deze straat zou daarom gebaat zijn bij een vermindering van het verkeer ten gunste van de actieve vervoersmodi. Hetzelfde geldt voor de Oscar Van Goidtsnovenlaan, een zeer drukke Auto-WIJK-as voor wat het autoverkeer betreft, hoewel het een COMFORT-weg is voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer (met de doorgang van tram 18, vroeger tramlijn 51).

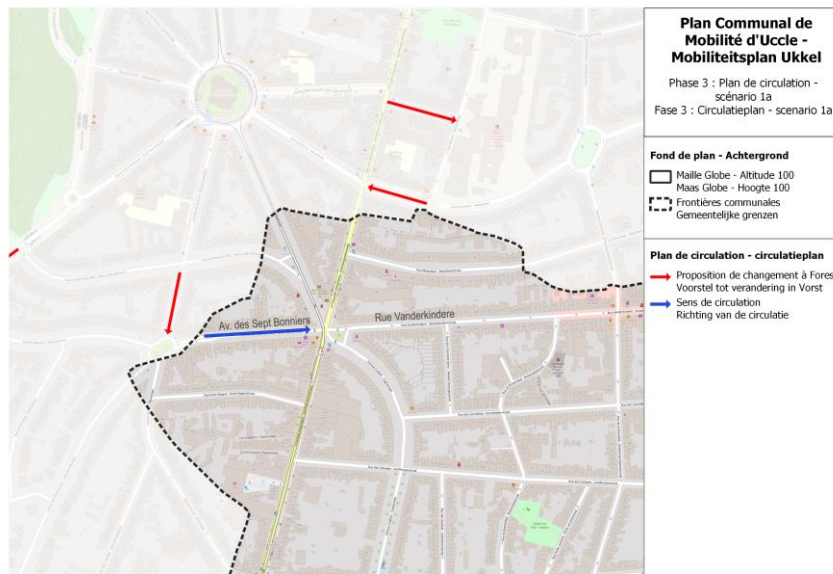
3.4.3.2 VOORGESTELDE MAATREGEL: EENRICHTINGSVERKEER IN DE ZEVEN BUNDERSLAAN

Om het verkeer te verluwen en het doorgaand verkeer in de sector te beperken maar ook de befietsbaarheid te verbeteren, wordt **eenrichtingsverkeer in de Zeven Bunderslaan (tussen de Alsebergsesteenweg en de Neptunuslaan)** voorgesteld.

Deze maatregel moet het voorwerp uitmaken van een **test met tellingen** in de perimeter. Naargelang de resultaten ervan en in nauw overleg met de inwoners **moeten ook de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat** (zie risico sluipteg) **en eenrichtingsverkeer in de Maarschalk Joffrelaan** (tussen de Wapenuitrustinglaan en de Oscar Van Goidtsnovenlaan) **getest worden**, in overleg met de gemeente Vorst.

Het kruispunt Zeven Bunders/Alseberg/Vanderkindere/Van Goidtsnoven zou bovendien volledig heraangelegd moeten worden. Er vonden al besprekingen met het gewest plaats, ze moeten voortgezet worden.

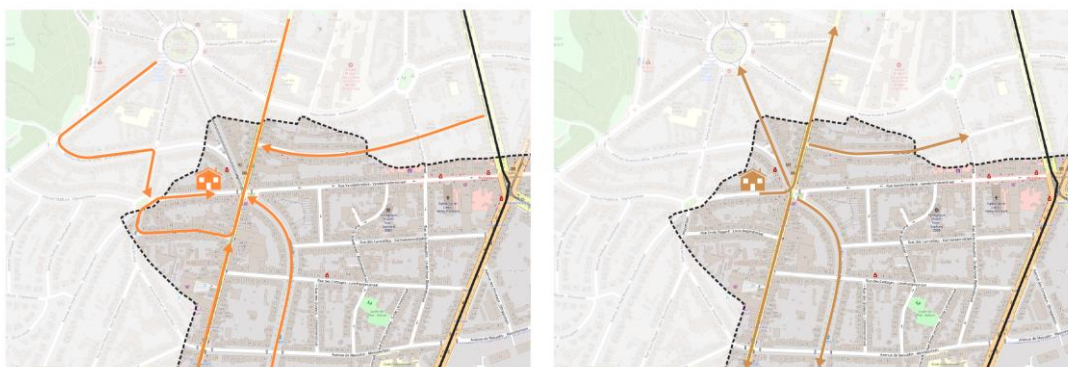
Om het doorgaand verkeer in oost-westrichting vanuit Vanderkindere aan te pakken, wordt dus voorgesteld om eenrichtingsverkeer in te voeren in het Ukkelse deel van de Zeven Bunderslaan (tussen het kruispunt met de Alsebergsesteenweg en dat met de Wapenuitrustinglaan/Neptunuslaan/Mozartlaan). Dit eenrichtingsverkeer in oostelijke richting zal de doorstroming van voertuigen door de maas van oost naar west, langs de Vanderkinderestraat vanaf het Vanderkindereplein (meer dan 3.850 voertuigen/dag), ontmoedigen.



Figuur 49 : Voorstelling voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd

Voorbeeldtraject van een inwoner

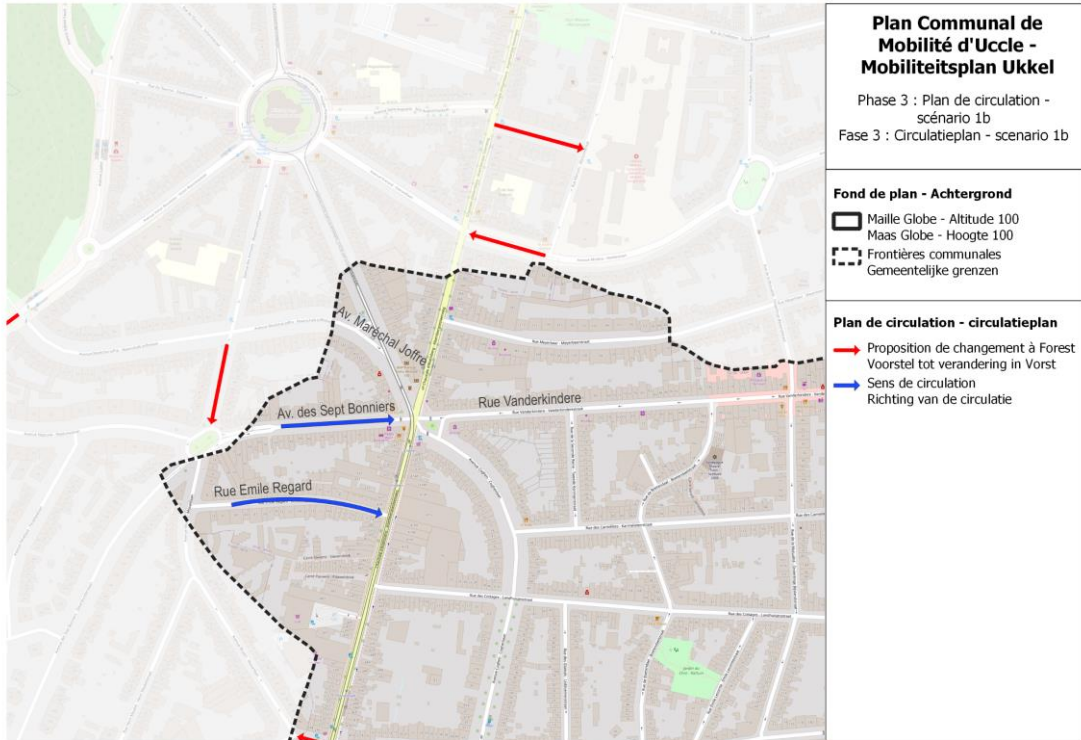
Deze maatregel voor de Zeven Bunderslaan (sectie tussen de Alsebergsesteenweg en de Neptunuslaan) heeft geen significante invloed op de bereikbaarheid van het gebied voor de bewoners.



Figuur 50: Toegang tot de Zevenbunderslaan met het nieuwe verkeersplan

3.4.3.3 BEGELEIDINGSMAATREGELEN BIJ HET CIRCULATIEPLAN TE OVERWEGEN NAARGELANG DE RESULTATEN VAN DE TESTFASE

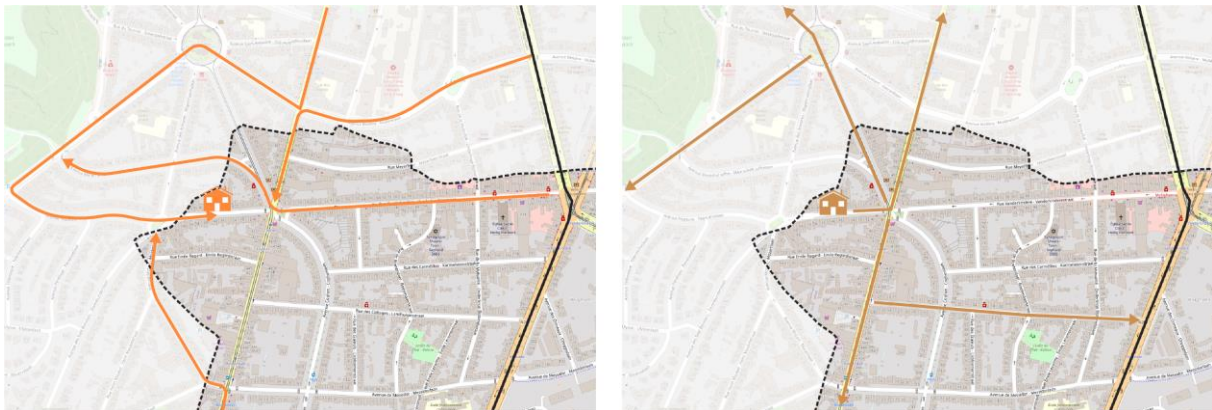
Naargelang de resultaten van de testfase kan de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat overwogen worden, om het "vermijdingseffect" van voertuigen te voorkomen – voertuigen die anders in de verleiding zouden kunnen komen om deze as te gebruiken teneinde het eenrichtingsverkeer in de Zeven Bunderslaan te omzeilen.



Figuur 51: Begeleidingsmaatregel overwogen voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd – omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat

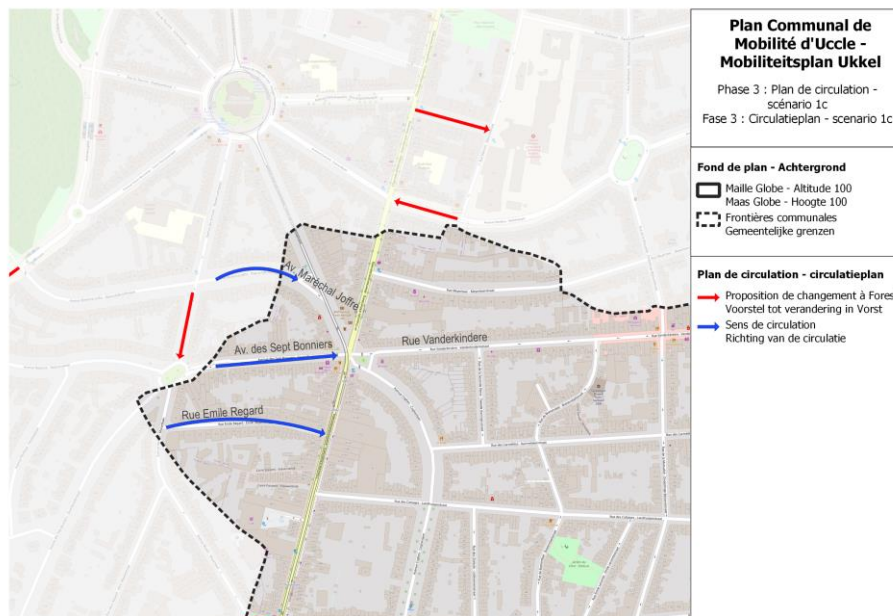
Voorbeeldtraject van een inwoner

De woningen in de Emile Regardstraat blijven bereikbaar. Deze variant omvat iets meer beperkingen voor bewoners van de Zeven Bunderslaan die vanuit het zuiden van de maas hun woning willen bereiken (lus via Hoogte Honderd). Maar in het algemeen blijft het gebied bereikbaar voor de bewoners.



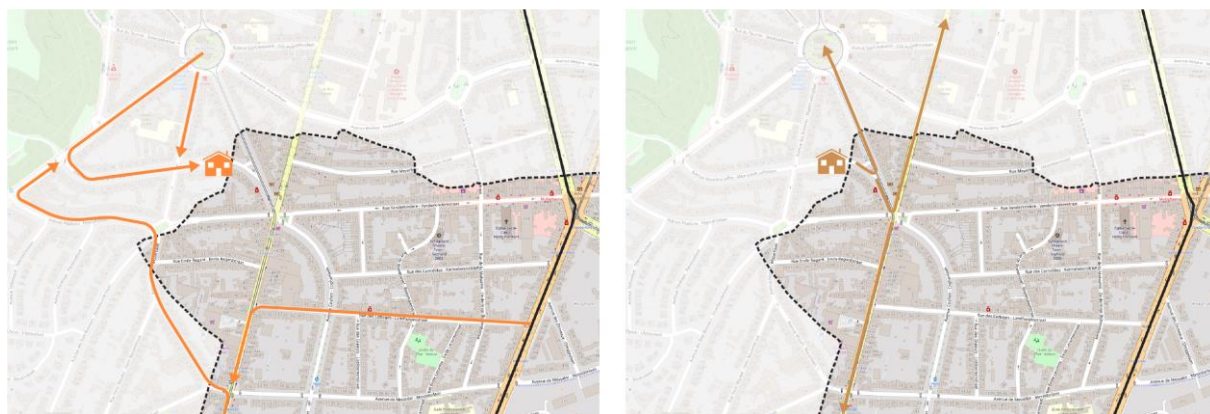
Figuur 52: Toegang tot de Zeven Bunderslaan met het nieuwe verkeersplan en de begeleidingsmaatregel voor de Emile Regardstraat

Ten slotte kan een laatste aanvullende begeleidingsmaatregel overwogen worden, meer bepaald **de invoering van eenrichtingsverkeer in het stuk van de Maarschalk Joffrelaan** tussen de Oscar Van Goidtsnoevenlaan en de Wapenuitrustinglaan. *De invoering van eenrichtingsverkeer in dit stuk vereist echter voorafgaand overleg met de gemeente Vorst en een beslissing van de gemeenteraad/het schepencollege.*



Figuur 53: Alle overwogen begeleidingsmaatregelen voor zone 1 van de maas Globe-Hoogte Honderd

Voorbeeldtraject van een inwoner



Figuur 54: Toegang tot de Maarschalk Joffrelaan met het nieuwe verkeersplan en de begeleidingsmaatregelen indien nodig

Opmerking: Het GMP van de gemeente Vorst heeft tot doel inkomend verkeer in de maas van het zuiden naar het noorden van haar grondgebied te voorkomen. De hierboven voorgestelde scenario's maken het niet mogelijk om aan die ambitie te voldoen, maar dragen niettemin bij tot het autoluw maken van het gehele oostelijke deel van de maas, met name op het grondgebied van Ukkel.

3.4.3.4 ANDERE BEGELEIDINGSMAATREGELEN

De voorgestelde scenario's maken het dus mogelijk om het verkeer van motorvoertuigen langs deze assen te verminderen, wat leidt tot meer comfort en veiligheid voor de actieve vervoersmodi. De invoering van eenrichtingsverkeer in bepaalde secties, waaronder die van de Zeven Bunderslaan, levert ook plaats op voor de actieve vervoersmodi. Dit eenrichtingsverkeer, gecombineerd met dat in de Maarschalk Joffrelaan, dat voorkomt dat voertuigen komende van Vanderkindere de tramsporen oversteken, verbetert ook de efficiëntie van tramlijn 18 (vroeger tramlijn 51) langs de Oscar Van Goidtsnoevenlaan.

- **Zevenbunderslaan**

De invoering van eenrichtingsverkeer in het deel van de Zevenbunderslaan tussen de Alsebergsesteenweg en de rotonde met de Neptunuslaan biedt dus een mogelijkheid voor de herinrichting van het wegprofiel. Mogelijke ingrepen op deze Fiets-PLUS-as zijn:

Een herkwalificatie van het landschap/vergroening; de wijk bevindt zich namelijk in een gebied met een tekort aan voor het publiek toegankelijk groen;

Een voorziening voor fietsers, van het type gemarkeerd fietspad.



Figuur 55: Sectie van de Zevenbunderslaan waarop het nieuwe verkeersplan betrekking heeft

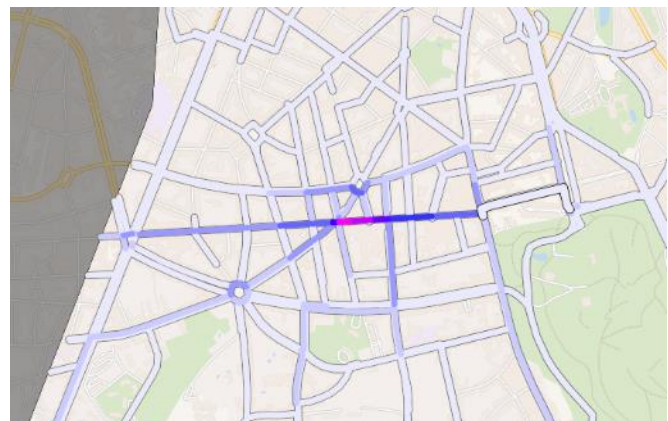
Aandachtspunt: Merk op dat het ontwerp voor de toekomstige Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) ("Good Living"), dat momenteel wordt gevalideerd, voorziet in een verbod op schuin parkeren. De parkeervoorzieningen in dit gedeelte zullen daarom een noodzakelijk aandachtspunt zijn in het kader van de herinrichting.

- **Vanderkinderestraat**

Deel in de Brugmann-maas

De resultaten van de Floating Car Data wezen voor dit gedeelte (tussen de Waterlooosesteenweg en de Brugmannlaan) eerder op lokaal verkeer (en niet op doorgaand verkeer tussen wijken), binnen de maas zelf. Voor deze as moet dus **een studie van de as** met een visie op wijkniveau worden uitgevoerd, in samenwerking met de bewoners van de wijk, lokale actoren (handelaars, GRACQ enz.). Voor deze as zou een LMC kunnen worden opgesteld met de gemeente Elsene, waarop het grootste deel van de maas gelegen is. Verschillende mogelijkheden kunnen worden overwogen, onder meer de omkering van het eenrichtingsverkeer op een of meer secties van deze as.

Het is dus de bedoeling om **een geïntegreerd, multimodaal en kwalitatief project** voor deze emblematische structurerende as van de gemeente voor te leggen.



Figuur 56: FCD Vanderkinderestraat

Bron: Be Mobile – Studie Ter Kamerenbos – Ruimtes-Mobiliteit

Deel in de maas Globe-Hoogte Honderd

In afwachting van de uitvoering van een volledig project in de Vanderkinderestraat worden echter verschillende verbeteringsmaatregelen voorgesteld:

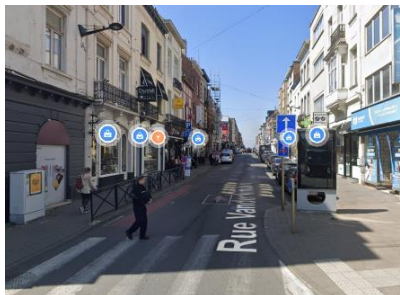
- **Voor voetgangers:**

- De creatie van veilige voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de kruispunten, met name in het winkelgebied, tussen het Vanderkindereplein en de Onderlinge Bijstandstraat, waar meer dan 6.000 voetgangers per dag zijn geteld (hub.brussels, juni 2021);
- De herinrichting van het kleine voorplein voor de Heilig Hartkerk, met verwijdering van de parkeerplaatsen voor de kerk. De gewonnen ruimte zal de continuïteit van de voetpaden ten goede komen, maar ook de kwaliteit van het landschap en de openbare ruimte (vergroening, ontspanningsruimte enz.). Een extra voetgangersoversteekplaats zou ook relevant zijn. Er werd in september 2023 een voetgangersoversteekplaats aangelegd dicht bij de kerk.

Er werd een verzoek ingediend om deze openbare ruimte te herconfigureren, met name in het kader van de participatieve begroting, voor de oprichting van een platform. Op langere termijn zou een verdere en uitgebreide herconfiguratie kunnen worden bestudeerd.

- **Voor fietsers:**

- Verbetering van de signalisatie bij de ingang van de fietsstraat. De burgers hebben tijdens participatieve momenten ook benadrukt dat de markering van de fietsstraten in het algemeen slecht zichtbaar is. Het bord F111 is voornamelijk het enige verplichte bewegwijzerings-element dat voorzien is in de Wegcode. De combinatie met een markering op de grond en/of een gekleurde bitumenbekleding blijkt echter relevant voor de goede zichtbaarheid en identiteit van de fietsstraat.



Figuur 57: Bestaande fietsstraat in de Vanderkinderestraat



Figuur 58: Fietsstraat in Schaarbeek

- Beveiliging van het kruispunt van de Vanderkinderestraat met de Boetendaelstraat: dit zorgt voor een goede zichtbaarheid van fietsers op dit kruispunt. Dit kan met name via markeringen op de grond of het verwijderen van parkeerplaatsen vóór het kruispunt (cf. aanbeveling over de verwijdering van parkeerplaatsen op minder dan 5 meter van een voetgangersoversteekplaats).



Figuur 60 : Kruispunt met de Boetendaelstraat vanaf de Vanderkinderestraat



Figuur 59: Kruispunt met de Vanderkinderestraat vanaf de Boetendaelstraat

Op de langere termijn zal er moeten worden nagedacht om in de Vanderkinderestraat bredere en kwalitatievere ruimtes voor voetgangers aan te leggen, deze as te vergroenen en de leveringsruimtes voor de handelaars in de zone te behouden. Er moet ook een werk met betrekking tot de mogelijkheden van gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen in de zone en de analyse van het parkeerpotentieel naast de weg gevoerd worden.

3.4.4 ZONE 2: DEKENIJSTRAAT/SINT-PIETERSVOORPLEIN/JOSEPH BENSSTRAAT

Het is de bedoeling om **deze centrale en emblematische kern van de gemeente te herwaarderen** en meer plaats en belang te schenken aan de beplanting, voetgangers, klanten van de handels- en culturele activiteiten (terrassen, voorplein, ...), met veilige verplaatsingen voor iedereen, te beginnen met de talrijke kinderen in de wijk.

3.4.4.1 CONTEXT

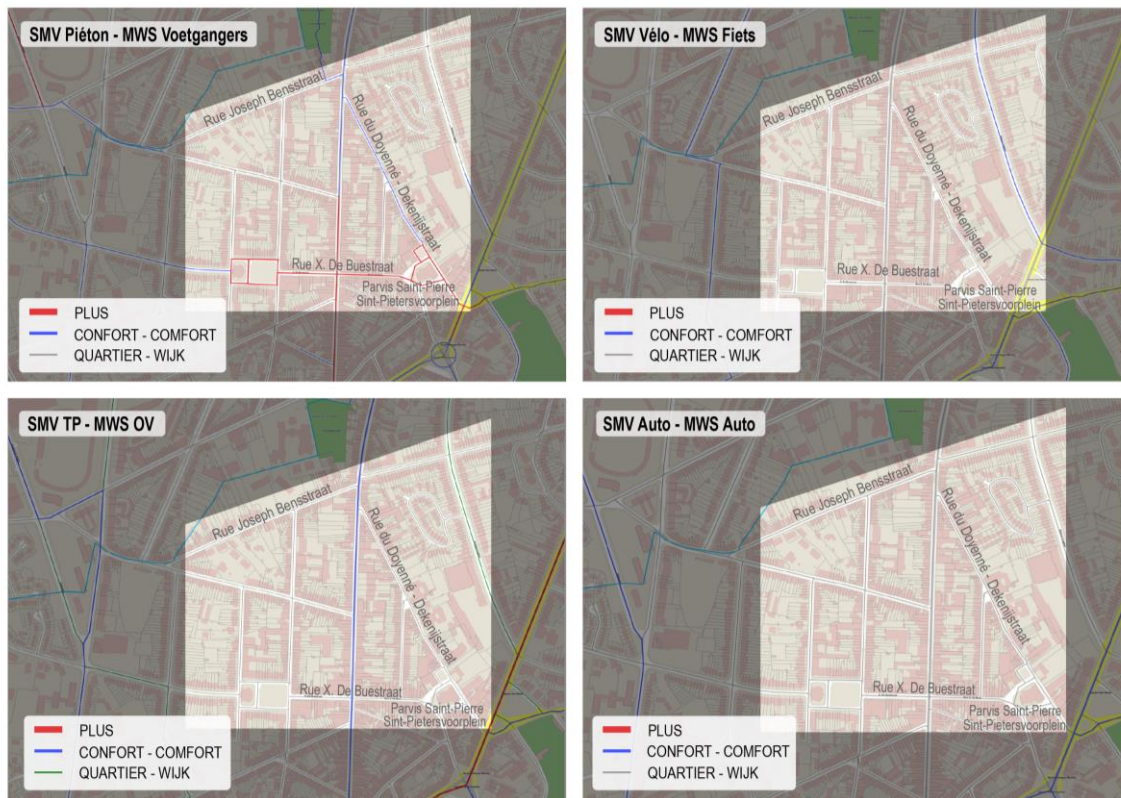
Zoals hierboven vermeld hebben de tellingen verschillende assen met doorgaand verkeer aan het licht gebracht in deze zone.

In oost-westrichting doorkruist het doorgaand verkeer de maas in de breedte via de Floréallaan en de Joseph Bensstraat, en ook via de parallelle as van het Sint-Pietersvoorplein en de Xavier De Buestraat/Dokter Decrolylaan.

Ook de Dekenijstraat, die naast woningen ook veel verkeersknooppunten telt (scholen, bibliotheek, andere diensten zoals het ziekenfonds enz.), wordt gekenmerkt door een grote stroom voertuigen (7.800 voertuigen in 2019).

De onderstaande kaarten herhalen het verwachte specialisatieniveau voor de straten in de wijk:

3.4.4.1 FOCUS OP DE MWS



Figuur 61: MWS-hiërarchie voor zone 2 die werd bestudeerd voor het nieuwe verkeersplan

Hoewel de Dekenijstraat de status Auto-WIJK heeft, wordt er dagelijks een grote stroom voertuigen waargenomen op deze as, in de orde van bijna 5.000 voertuigen per dag bij de ingang van de straat en bijna 2.000 voertuigen per dag bij de uitgang (in het deel met eenrichtingsverkeer).

Bovendien opent de dubbele richting bij de ingang/uitgang van de Dekenijstraat een doorgang voor oost-westverkeer naar de as van het Sint-Pietersvoorplein/de De Buestraat/de Decrolylaan (een route die voor het grootste deel als Voetganger-PLUS geklasseerd is).

Tegelijkertijd biedt de Dekenijstraat, die ingedeeld is als Voetganger-PLUS of -COMFORT, de gebruikers evenwel niet de verplaatsingsomstandigheden die verwacht worden voor het vooropgestelde comfortniveau: smalle trottoirs, van variabele kwaliteit en met veel obstakels. Het dient opgemerkt dat deze as veel verkeersknooppunten telt (scholen, parkeerplaatsen, diensten, bibliotheek, restaurants), waardoor het noodzakelijk is de mobiliteit in deze sector te herzien.

Stroomafwaarts van de Dekenijstraat, voorbij de Alsebergsesteenweg, opent de Joseph Bensstraat de doorgang naar het gedeelte van de maas op het grondgebied van de gemeente Vorst, komende vanuit het oosten van de maas.

Daarom worden hieronder maatregelen voorgesteld als respons op de vastgestelde uitdagingen. **Ze werden aangepast na de opmerkingen in het openbaar onderzoek**, die meer bepaald betrekking hebben op:

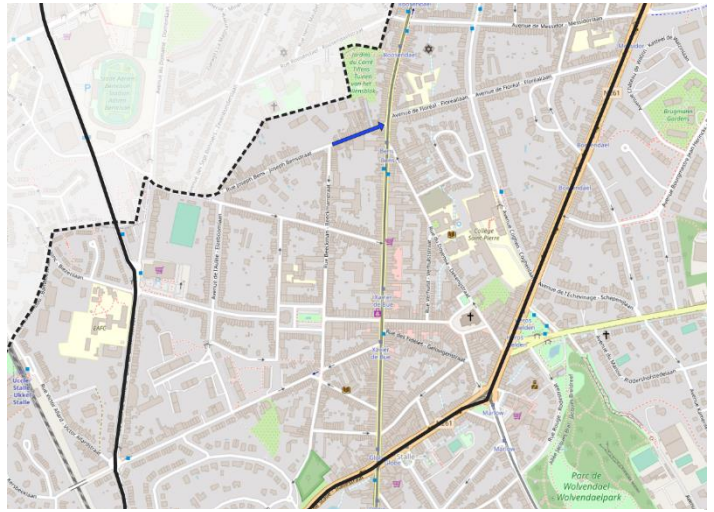
- De vrees voor de verschuiving van het verkeer naar de straten in de wijk (Verhulststraat, Gelovigenstraat) in geval van uitvoering van een te bindend circulatieplan;
- Een wens om een bereikbaarheid van de wijk voor auto's (handelszaken, leveringen, woningen) te behouden, die voor veel deelnemers aan het openbaar onderzoek verloopt via het behoud van een oost-westverkeer via de Xavier De Buestraat;
- Rekening houden met de parkeeruitdagingen: uitrol van fietsbogen, behoud van autoparkeerplaatsen op de openbare weg, toegang tot parking Dekenij-Sint-Pieter, mogelijke ontwikkeling van een nieuw aanbod voor de buurtbewoners, uitbreiding van het aanbod aan laadpalen voor elektrische voertuigen, ...;
- De integratie van de behoeften en verwachtingen van de sociaaleconomische actoren in de wijk (handelaars): leveringszones, terrassen (horeca), toegankelijkheid voor alle wijzen, ...;
- De noodzaak om de impact van de overwogen maatregelen te evalueren, de behoefte om testfasen uit te voeren;
- De alomtegenwoordige wens om de leefomgeving, de mobiliteit en de rust in de wijk te verbeteren.

3.4.4.2 EERSTE MAATREGEL: DE OMKERING VAN HET EENRICHTINGSVERKEER IN DE JOSEPH BENSSTRAAT

Momenteel biedt de Joseph Bensstraat mogelijkheden voor doorgaand verkeer naar het gedeelte van de maas in Vorst, vanaf de Dekenijstraat in het zuiden en de Floréallaan in het oosten.

Er wordt dus voorgesteld om in alle scenario's het eenrichtingsverkeer in een deel van de Joseph Bensstraat, tussen de Beeckmanstraat en de Alsebergsesteenweg, om te keren. Dit eenrichtingsverkeer zal de volgende voordelen bieden:

- het doorsnijden van de verschillende routes voor doorgaand verkeer;
- een vermindering van de verkeersdruk en de rijsnelheid van het oost-westverkeer langs de Floréal-Bens-as door het reliëf dit gebied (de Nederlandstalige school in de Floréallaan zal baat hebben bij deze maatregel);
- een verbetering van de kwaliteit van de verplaatsingen van de andere vervoerswijzen in dit druk bezochte gebied met vele verkeersknooppunten (scholen, rusthuis, dierenarts, restaurants, winkels enz.).



Figuur 62: Omkering van het eenrichtingsverkeer in de Joseph Bensstraat (tussen de Beeckmanstraat en de Alsebergsesteenweg)

Tijdens het openbaar onderzoek werd het volgende geformuleerd:

- Een aandachtspunt over de toegang tot de Alphonse Asselbergsstraat en de Beeckmanstraat via de lus voor de buurtbewoners met de voorgestelde wijzigingen, meer bepaald de mogelijks moeilijke toegang bij files in de Xavier De Buestraat – Jean Vander Elstplein – Auguste Dansestraat (met kinderdagverblijf/school), die een doorgangspunt wordt voor de toegang tot Asselbergs.
- Een alternatief voorstel dat ertoe strekt de huidige richting in Bens te behouden en de richting om te keren in het deel van Floréal tussen Coghen en Alseberg om het aantal eenrichtingsstraten richting de Alsebergsesteenweg en het doorgaand verkeer te beperken. Hoewel dit voorstel het mogelijk maakt het doorgaand verkeer oost-west (Bens/Floréal) te verhinderen, heeft het echter geen invloed op het doorgaand verkeer via Dekenij.

3.4.4.3 TWEDE MAATREGEL: DE HERWAARDERING VAN DE OPENBARE RUIMTE OP HET SINT-PIETERSVOORPLEIN

Het Sint-Pietersvoorplein vormt een emblematisch plein in de gemeente, waarvan het historisch hart is en toch modern is door de projecten die er ontwikkeld worden, zoals de komst van theater Le Public. De heraanleg ervan zou beantwoorden aan verschillende uitdagingen. Een noemenswaardig aantal buurtbewoners wenst dit, zoals aangetoond door de verschillende raadplegingen door de gemeente over deze ruimte (raadpleging via het platform MyOpinion in 2018, raadpleging over de heraanleg van Ukkel-Centrum in 2022 met het agentschap Strategic design scénarios, <https://uccl.monopinion.belgium.be/processes/ucclcentre>). Een periodieke voetgangerszone in Ukkel-Centrum maakt ook deel uit van de tien prioritaire aanbevelingen die door de deelnemers aan de *Ukkelse Staten-Generaal* geformuleerd werden (2021). Het idee van een voetgangerszone wordt daarentegen sterk gevreesd door de meeste handelaars.

De openbare ruimte moet immers kwalitatiever en gezelliger gemaakt worden om bredere,

comfortabele, aangename en veilige wegen aan te bieden aan de voetgangers, om er bijvoorbeeld terrassen te kunnen plaatsen. De vergroening moet toenemen om onder andere het fenomeen van hitte-eiland tegen te gaan, met verbetering van de leefomgeving van de buurtbewoners en waarbij deze handelswijk nog aantrekkelijker wordt. Het winnend project van het participatief budget 2022 "*Inrichting en vergroening van het Sint-Pietersvoorplein: plaatsen van banken en planten van bomen*" getuigt van de interesse van de buurtbewoners om er een groenere omgeving te ontwikkelen. Dit wordt vanaf deze winter concreet door het planten van bomen en lage vegetatie op het voorplein.

De verbetering van de infrastructuur voor al dan niet gemotoriseerde tweewielers (fietsen, scooters, motorfietsen, ...) moet voorzien worden, in het bijzonder voor het parkeren ervan: speciale plaatsen, installatie van extra bogen, enz. Het fietsverkeer moet verbeterd worden, meer bepaald via de aanleg van comfortstroken (gezaagde tegels) in de Xavier De Buestraat en rondom het voorplein, of zelfs door de beveiliging van de routes (meer bepaald het BEV in de Dekenijstraat, ter hoogte van de uitrit van parking Sint-Pieter).

Er moet ook gewaakt worden over de toegankelijkheid per auto van de wijk en over een gepast parkeeraanbod. Bovenop het parkeergeleidingssysteem in de herfst voor parking Dekenij geïnstalleerd werd, moet er een nieuw parkeeraanbod naast de weg voorgesteld kunnen worden in de wijk (reeds opgestart project van parking Gelovigenstraat, project van openbare parking Brugmannlaan, enz.).

Verscheidene scenario's van gedeeltelijke voetgangerszone op het voorplein werden onderworpen aan een openbaar onderzoek. Ze hebben heel wat belangstelling en reacties van burgers gewekt. We onderscheiden drie groepen bij de deelnemers aan het openbaar onderzoek:

1. Akkoord met het principe met een sterke vraag naar wijzigingen en voorstellen van aanpassing van de voorgestelde scenario's;
2. Akkoord met de geformuleerde voorstellen of met een ervan;
3. Helemaal niet akkoord met de voorstellen.

Globaal gezien heeft de geformuleerde vrees betrekking op de risico's van de verschuiving van het doorgaand verkeer naar de aangrenzende straten, de bereikbaarheid van de handelszaken en het parkeeraanbod.

De alternatieve voorstellen die geformuleerd werden door sommige burgers werden aandachtig bekeken door het college, het studie bureau en de gemeentediensten.

We moeten echter vaststellen dat het diepgaand onderzoek van andere scenario's van gedeeltelijke voetgangerszone en de heraanleg van het voorplein meer dan wenselijk is om voldoende instemming van de buurtbewoners, gebruikers en handelaars op te wekken. Hierdoor moet er een gedetailleerde impactstudie uitgevoerd worden. Er moet ook rekening gehouden worden met de volledige evolutie van de wijk (nieuwe woningen, nieuwe infrastructuur van theater Le Public, heraanleg van de Heldensquare, ...) om uit te lopen op een duidelijk voorstel dat zo goed mogelijk beantwoordt aan de verschillende geformuleerde verwachtingen.

De wens van talrijke inwoners en handelaars om concreet deel te nemen aan de reflectie over deze openbare ruimte moet tot slot in aanmerking genomen worden.

De wijk Ukkel-Centrum verdient dat er een kwalitatief project ontwikkeld wordt dat past bij zijn scenografie. Daarom lijkt het nodig de reflectie voort te zetten en te verfijnen in overleg met alle betrokkenen. Dit proces moet het voorwerp uitmaken van een ruime voorziening van burgerinspraak, in verschillende fases, en van een grondige studie om meer bepaald de exacte gevolgen voor de buurtbewoners, de klanten en de bezoekers te bepalen en te leiden tot een evenwichtig en ambitieus project waarmee zo veel mogelijk mensen instemmen. Er zal een stuurcomité opgericht worden met onder andere vertegenwoordigers van de betrokken wijkcomités en handelaarsverenigingen maar ook een vertegenwoordiging van de gemeenteraad (inclusief de oppositie). Het vormt een bevoorrechte plek voor dialoog om de kwesties in verband met de toekomst van het voorplein te bespreken. Een openbare vergadering, bestemd om alle betrokken partijen bij dit dossier op elkaar

af te stemmen en hun ideeën en voorstellen te verzamelen, zal het proces inleiden in het eerste semester van 2024.



Figuur 63: Voorbeeld van het Sint-Gillisvoorplein voor/na de herinrichting

3.4.4.4 INTERVENTIE OP LANGERE TERMIJN IN DE MAAS

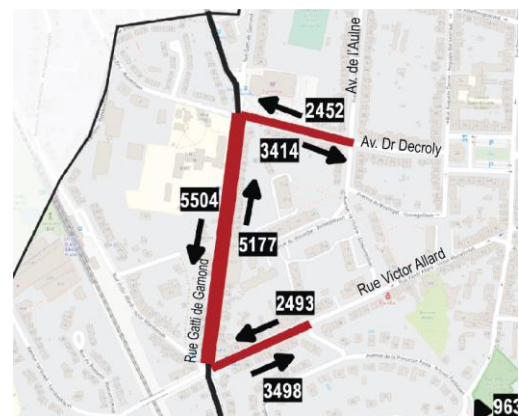
Er zou nagedacht moeten worden over de herwaardering van het **Jean Vander Elstplein**. Het is een uitgestrekte en emblematische openbare ruimte van de gemeente, met een groot potentieel, met grote voetgangersstromen (Voetgangers PLUS) en de nabijheid van talrijke scholen, kinderdagverblijven en handelszaken in het westelijk deel van de Xavier De Buestraat. Dit plein ligt bovendien in een zone zonder publiek toegankelijke groene ruimtes. Het groen en blauw netwerk ervan zou ontwikkeld moeten worden om het beter bestand te maken tegen hittegolven, met behoud van een parkeeraanbod.

Een ander aandachtsgebied wordt gevormd door **de driehoek Dokter Decrolylaan/Victor Allardstraat/Gatti de Gamondstraat**.

De tellingen hebben ook aanzienlijke verkeersstromen aan het licht gebracht in de Dokter Decrolylaan (5.800 voertuigen/dag) en de Victor Allardstraat (6.000 voertuigen/dag).

Merk op dat er reeds in 2011 een onderzoek naar de invoering van eenrichtingsverkeer in de Victor Allardstraat werd uitgevoerd. Die studie, uitgevoerd in samenwerking met de bewoners van de wijk, voorzag in drie scenario's:

- Het behoud van de dubbele rijrichting tussen de Gatti de Gamondstraat en de Elzeboomlaan;
- Invoering van eenrichtingsverkeer tussen de Prinses Paolalaan en de Gatti de Gamondstraat;
- Invoering van eenrichtingsverkeer tussen de Elzeboomlaan en de Gatti de Gamondstraat.



Figuur 64: Tellingen in de Dokter Decrolylaan en de Victor Allardstraat

Bij gebrek aan consensus werd er geen actie ondernomen met betrekking tot deze scenario's.

Deze assen zullen dus op langere termijn moeten worden gemonitord met het oog op mogelijke maatregelen.

Merk op dat er in 2023 werkzaamheden voor de beveiliging van het kruispunt Elzeboom/Decroly en Elzeboom/Vossegat zullen plaatsvinden (aanleg van trottoiruitstulpingen en beveiliging van de oversteekplaatsen).

3.4.5 ANDERE MAATREGELEN AAN DE RAND VAN DE MAAS

Het Ukkelse gedeelte van de maas Globe-Hoogte Honderd wordt in het oosten begrensd door de Brugmannlaan, in het zuiden door de Stallestraat en in het westen door de Gatti de Gamondstraat.

Wat de Brugmannlaan betreft, werden hiervoor al enkele verbeteringen genoemd (cf. punt 3.3.10). De Gemeente kan zich overigens in de eerste plaats beroepen op de lopende studie voor de herontwikkeling van het Heldenplein. Het Dancoplein, aan de rand van de maas, moet ten slotte ook herzien worden. Zoals reeds vermeld zijn de MIVB-haltes er bijzonder weinig comfortabel.

In de Stallestraat wordt in Krachtlijn 1, punt 2.4.3, een maatregel voorgesteld met betrekking tot de MWS voor het openbaar vervoer, om de doorstroming van lijn 74 te verbeteren en met name het administratief centrum aan de Stallestraat te bedienen.

Ter herinnering: de Stallestraat wordt in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GDPO) geïdentificeerd als deel van het "Structurerend wegennet" met de intentie tot omvorming tot "mobiliteitscorridor". Het plan herhaalt dat *"de stedelijke transformatie bijzondere aandacht besteed moet worden aan het behoud van de toegankelijkheid in het gewest en aan de bestrijding van het fileprobleem"*.

Ten slotte zal de smalle as van de Gatti de Gamondstraat, die is ingedeeld op Auto-COMFORT-niveau, moeten worden onderworpen aan een studie op langere termijn om te voldoen aan de normen die bij deze categorie horen.

3.5 AUTOLUW MAKEN VAN DE MAZEN CHURCHILL EN GLOBE-HOOGTE HONDERD: CONCLUSIE

Samengevat zijn de interventies voor het autoluw maken van de mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd gebaseerd op:

- **Een reeks inrichtingen en herkwalificaties** (trottoirs, markeringen op de grond, groene ruimtes enz.), inclusief een gevorderd ambitieniveau, meer bepaald met de scenario's voor een voetgangerszone op het Sint-Pietersvoorplein;
- **Een verbetering van het verkeer van voetgangers en fietsers;**
- **Een versterking van de intermodale knooppunten:** Vanderkindereplein, Churchillrotonde, Heldensquare enz.
- **Begeleiding en sensibilisering** op het vlak van mobiliteit (zie Krachtlijn 3 "Aansporing, communicatie en sensibilisering in het kader van multimodaliteit"), meer bepaald de school- en bedrijfsmobiliteit;
- **Bijzondere aandacht voor de gewestwegen** aan de "rand" van de mazen: Churchillaan, Waterloosesteenweg, Stallestraat enz.

3.6 MAATREGELEN VOOR DE ANDERE MAZEN

Het lijkt belangrijk om ook een reeks noodzakelijke maatregelen vast te stellen voor bepaalde sectoren met grote uitdagingen in de andere mazen van het grondgebied. Hoewel werd overeengekomen dat twee

mazen grondig zouden worden behandeld, worden er nog steeds verwacht en noodzakelijk geacht voor andere hoofdwegen van de entiteit waar de situatie kritiek is.

Het openbaar onderzoek bood heel wat inwoners, wijkcomités, ... de kans om te herinneren aan de uitdagingen en problemen in hun wijk en soms zelfs oplossingspistes te schetsen. Zoals reeds aangehaald in de inleiding konden al deze bijdragen niet overgenomen worden in de onderhavige versie, maar ze zullen uiteraard zeer nuttig zijn in het kader van het werk dat de dienst Wegen-Mobiliteit de komende maanden en jaren zal verrichten.

3.6.1 . TWEE PRIORITAIRE INTERVENTIEGEBIEDEN

De Dieweg en de Sint-Jobsesteenweg verschijnen als twee gebieden met sterke uitdagingen die een prioritaire interventie vereisen. Aangezien deze twee assen 2 mazen doorkruisen (Sterrenwacht en Ukkel-Zuid), moeten ze transversaal beschouwd en geanalyseerd worden en niet los van elkaar.

- **Een asstudie uitvoeren voor de herinrichting van de Dieweg (stuk tussen het station Calevoet en de Wolvendaellaan)**

De Dieweg is een as die door alle gebruikers vaak wordt gebruikt om de hele gemeente van oost naar west te doorkruisen. Het gedeelte in de richting van het station Calevoet lijkt bijzonder gevoelig, met relatief veel autoverkeer ter hoogte van een school en een recreatief sportcentrum.

Deze as is ingedeeld in de niveaus Voetganger-COMFORT/PLUS, Fiets-COMFORT, OV-WIJK en Auto-WIJK, maar voldoet niet aan de normen van de MWS-hiërarchie. De trottoirs zijn inderdaad vaak erg smal en er is geen fietspad te zien op het gedeelte Calevoet-Wolvendael (hoewel er een GFR over de Dieweg loopt tussen de Ringlaan en het station Calevoet); zie Fase 1 – Diagnose.

Het is een as met grote uitdagingen, met name wat de veiligheid en het comfort van de meest kwetsbare gebruikers betreft. De herontwikkeling ervan lijkt onvermijdelijk en zou prioritair moeten gebeuren.

Er moet een specifieke studie worden uitgevoerd die een objectivering van de situatie vereist (metingen, verkeerstellingen enz.) om de circulatie van alle vervoerswijzen langs deze as te herzien.

Het dient opgemerkt dat er slechts twee aanpassingsvariabelen mogelijk zijn voor de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers (voetgangers en fietsers) langs de smalste delen: invoering van eenrichtingsverkeer of de verwijdering van parkeerplaatsen voor de aanleg van beveiligde paden (trottoirs, fietsvoorzieningen zoals een gescheiden/gemarkeerd fietspad).

- **Een asstudie uitvoeren met het oog op de herinrichting van de Sint-Jobsesteenweg (secties tussen het Sint-Jobsplein en de De Wansijnstraat en tussen de Waterkasteelstraat en de Ruststraat)**

Net zoals de Dieweg, vormt de Sint-Jobsesteenweg een belangrijke oost-westverbinding doorheen de Gemeente, met grote voertuigenstromen maar ook veel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Deze steenweg zou de niveaus voetgangers-, fietsers- en OV-COMFORT (en WIJK-niveau voor auto's) moeten verzekeren, maar verzekert geen comfortabele, veilige en efficiënte verplaatsingen voor de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer, zoals voorzien voor dit MWS-niveau. Zoals aangehaald werd in fase 1 (diagnose) en overigens herhaald werd tijdens het openbaar onderzoek, zijn de trottoirs zeer smal of zelfs onbestaand in sommige delen, bestaan er geen fietsinrichtingen en wordt de straat veelvuldig gebruikt door het autoverkeer, met files die een impact hebben op de verplaatsingen.

Deze verschillende problematieken en uitdagingen werden vermeld in het openbaar onderzoek. Ze werden soms gekoppeld aan voorstellen die we hier moeten beschrijven:

- Om de frequente snelheidsovertredingen door automobilisten te verhinderen (vaststelling die overigens geobjectiveerd moet worden), werd de installatie van een vaste flitspaal voorgesteld, een maatregel die de komende weken al uitgevoerd zal worden;
- In het algemeen wordt een betere markering en identificatie gewenst van de zone 30 ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats in de Sint-Jobsesteenweg, aan het kruispunt met de weg naar station Sint-Job, voor de Sint-Jozefschool.

Het zal daarom nodig zijn **een studie te plannen voor de volledige steenweg**, die alle verplaatsingswijzen en -redenen dekt. Er moet een gesegmenteerde aanpak per sectie opgesteld worden, ondersteund met tellingen. Deze studie moet in overeenstemming zijn met de lopende studie voor de herinrichting van het Sint-Jobsplein, waarvan de perimeter ook de Sint-Jobsesteenweg tussen het plein en de de Wansijnstraat omvat. De ruimte is (zeer) beperkt en het is zaak om te bepalen hoe er een beter evenwicht gevonden kan worden tussen de verschillende wijzen. De verschillende tools in deze zin (interventie aan het circulatieplan, verbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, ...) moeten bestudeerd worden.

In april 2023 werd een project gepresenteerd voor de herinrichting van het gedeelte van de weg tussen de Riffletgaarde en de Ruststraat. Die heeft onder meer tot doel het voetgangersverkeer te verbeteren en comfortabele en veilige wachtruimtes aan te bieden bij de Hellevelt-bushaltes, die door veel leerlingen van het Frans Lyceum Français worden gebruikt.

3.6.2 DE INTERVENTIES IN DE ANDERE MAZEN

In de andere Ukkelse mazen en wijken moeten er interventies en acties gevoerd worden. Naast de aanbevelingen in de vorige hoofdstukken, die betrekking hebben op de volledige entiteit (verbetering van de trottoirs, van de berijdbaarheid voor fietsers, ...), moeten bepaalde uitdagingen en problemen herhaald worden.

3.6.2.1 MAAS STERRENWACHT

Deze maas vertoont belangrijke mobiliteitsuitdagingen, zoals aangehaald in de vorige fases. Ze ligt naast de maas Churchill en kent een groot doorgaand verkeer in de noord-zuidrichting, meer bepaald via de Houzeaulaan en de Ringlaan (overigens geïdentificeerd als een strategische route voor fietsers), maar ook oost-west via de Dieweg (zie hiervoor) en de Groene Jagerslaan.

Er zou bijgevolg een **grondige studie** overwogen moeten worden voor de aanleg van gemarkeerde fietspaden in de Ringlaan.

Tijdens het openbaar onderzoek werden verschillende actiepijsten voorgesteld of interventiebehoeften herhaald::

- Beveiliging en verbetering van de voetpaden (breedte van de trottoirs, verlichting van de voetgangersoversteekplaatsen, openbare banken, ...);
- Verbetering van de berijdbaarheid voor fietsers:
 - Groene Jagerslaan (GFR), een smalle straat waarin het fietsverkeer in tegenrichting niet mogelijk is;
 - Hamoirlaan, wegmarkering van het beperkt eenrichtingsverkeer;
- Geringere breedte van de rijbaan aan het atheneum in de Houzeaulaan;
- Reflectie in overleg met de Europese School, meer bepaald over de reisweg van haar schoolbussen.

3.6.2.2 MAAS NEERSTALLE

Ter herinnering: deze maas, voornamelijk gelegen op het grondgebied van de gemeente Vorst, werd gedekt door een lokaal wijkcontract. Deze specifieke aanpak, in nauw overleg met buurgemeente Vorst en het gewest, heeft geleid tot de identificatie van bepaalde maatregelen, waaronder:

- Merlostraat: aanleg van een gemarkeerd fietspad in stijgende richting;
- Merlobrug: de aanleg van een voetgangers- en fietsbrug;
- Roetaertstraat: de beveiliging van de straat en de beperking van de rechtlijnigheid (geschikt om op te trekken) via de plaatsing van obstakels (planten, afwisselend parkeren, meubilair, ...);
- Kruispunt Roetaert/Merlo: beveiliging via een heraanleg als verkeersplateau;
- Gatti de Gamondstraat, deel Victor Allard/Decroly: de volledige herwaardering van de straat.

Er moet herhaald worden dat het deel van de Neerstallesteenweg dicht bij het kruispunt Stalle/Ster voor de MIVB het belangrijkste zwarte punt op haar netwerk vormt (tram 82-97). Er is een heraanlegproject gepland door het gewest en de stedenbouwkundige vergunning werd in de zomer van 2023 ingediend. Dankzij de heraanleg van gevel tot gevel, via eenrichtingsverkeer in een deel van de steenweg (van de Poldersstraat tot de Ruisbroeksesteenweg), kan in tegenrichting een eigen bedding voor de tram aangelegd worden om de regelmatigheid/commerciële snelheid ervan te verbeteren. Het project, dat onderworpen wordt aan een openbaar onderzoek, houdt ook inrichtingen voor voetgangers (herstelling en verbreding van de trottoirs met de aanpassing aan de normen van de voetgangersoversteekplaatsen, aanpassing aan de PBM-normen van de haltes, beplanting) of fietsers (fietsuggestiestroken) in.

De Sterstraat zou op middellange termijn ook van gevel tot gevel heraangelegd kunnen worden, met de uitdaging om een eigen bedding aan te leggen voor de tram dicht bij kruispunt Stalle.

3.6.2.3 MAAS UKKEL-ZUID

Zoals hiervoor vermeld heeft de maas Ukkel-Zuid een specifieke eigenschap: geen enkele weg is opgenomen in het net Auto COMFORT, hoewel de Godshuizenlaan, de Dolezlaan en de Prins van Oranjelaan in feite deze functie verzekeren, als ontwijking van de Waterlooosesteenweg. Deze assen Auto WIJK krijgen bijgevolg te maken met verkeer dat niet aangepast is aan de standaarden van hun statuut.

Onder de te overwegen maatregelen (sommige werden vermeld in het openbaar onderzoek):

- Dolez - Godshuizen: de fietsinrichtingen zijn substandaard, ze moeten geüpgraded worden;
- Lindenlaan: lange rechtlijnige weg, heraan te leggen met afwisselend parkeren;
- As Calevoet - Horzel (van station Ukkel-Kalevoet tot station Moensberg): te beveiligen ten aanzien van de snelheid van de automobilisten en het aanzienlijk doorgaand verkeer;
- Kruispunt Horzel heraan te leggen: veiligheid van de fietsroutes te verzekeren, betere signalisatie op het kruispunt Horzel/Alsemberg (strook om linksaf te slaan);
- Of de Vleeskersenstraat/Gazellelaan, te ontlasten van het verkeer dat de Sint-Jobsesteenweg wil vermijden.

3.6.3 DE TRANSVERSALE INTERVENTIES

3.6.3.1 IN DE MATE VAN HET MOGELIJKE WERKEN AAN DE ASSEN DIE DE GRENZEN VAN DE MAZEN VORMEN

Zoals eerder besproken voor de mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd, moet er aan de assen rond de mazen worden gewerkt om ze in overeenstemming te brengen met het COMFORT-niveau van de MWS-hiërarchie. Deze wegen, die bestemd zijn om voertuigen van het doorgaand verkeer op te vangen, moeten immers ook aangename leefomstandigheden kunnen bieden aan de bewoners en gebruikers die er wonen, werken enz.

3.6.3.2 CONTACT OPNEMEN MET DE OPERATOREN VAN NAVIGATIESYSTEMEN VOOR EEN BETER GEBRUIK VAN HET AUTONETWERK

Een deel van het doorgaand verkeer kan het gevolg zijn van het feit dat ze worden gestuurd door navigatie-applicaties. Gps-systemen geven immers de snelste route aan afhankelijk van de verkeersomstandigheden, waardoor bestuurders vaak worden aangemoedigd om de hoofdwegen te omzeilen en dwars door de wijken te rijden.

De Gemeente zal in samenwerking met het Gewest contact opnemen met en/of stappen ondernemen om de betrokken operatoren te informeren over de nieuwe hiërarchische indeling van het autonetwerk op het grondgebied en/of wijzigingen in het verkeersplan, die enigszins kunnen bijdragen aan een beter gebruik van het wegennet. De belangrijkste bouwerven kunnen ook worden meegedeeld.

4 KRACHTLIJN 3: AANSPORING, COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING IN HET KADER VAN MULTIMODALITEIT

Ter herinnering: de modal shift naar een duurzamere en multimodale mobiliteit kan niet gebeuren zonder een kwaliteitsvolle en veilige infrastructuur, maar is ook onlosmakelijk verbonden met sensibiliserings-, aansporings- en communicatiemaatregelen die zich tot de Ukkelaars en de gebruikers van de Gemeente richten.

4.1 TOEGANG TOT MULTIMODALE INFORMATIE

4.1.1 Uitbreiding van DE TOEGANG TOT DE INFORMATIE

Het GMP beveelt de verduurzaming en intensivering van de bestaande informatiekanaal (website (*verdere ontwikkeling vereist*), Wolvendael Magazine, sociale netwerken enz.) aan. Zoals de AGK herhaalt, vormt digitalisering ook "een kans om inclusie te creëren" en de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen te beperken.

Het GMP beoogt infopunten te ontwikkelen over de mobiliteit in het gemeentelijk grondgebied, zoals voorzien in het GewMP Good Move.

Het doel is om "infopunten voor gebruikers op te richten [...] zodat ze toegang krijgen tot informatie en advies over alle mobiliteitsdiensten en de mogelijkheid krijgen om deze diensten aan te kopen of zich erop te abonneren." (Good Move-plan). Het kan onder meer gaan over informatie over het algemene mobiliteitsaanbod, het aanbieden van de mogelijkheid om vervoersbewijzen te kopen, het ontvangen van gepersonaliseerd advies over mobiliteitsoplossingen of nog het aanbieden van de mogelijkheid om bepaalde vormen van mobiliteit te testen (elektrische fietsen, bakfietsen, micromobiliteitsvoertuigen enz.), zoals al werd gedaan in samenwerking met Pro Velo en/of Brussel Mobiliteit.

In eerste instantie zou een dergelijk informatiepunt, een soort "mobility corner", kunnen worden opgericht in het nieuwe administratieve centrum aan de Stallestraat. Een tweede punt zou kunnen worden overwogen op de Heldensquare als onderdeel van het herinrichtingsproject voor dit gebied; het is inderdaad een relatief centrale locatie op het niveau van de gemeente-entiteit, waar elke dag duizenden mensen passeren. Ten slotte zijn ook de treinstations, die op termijn ook via een netwerk van fietssnelwegen met elkaar verbonden zullen zijn, strategische gebieden voor de oprichting van informatiepunten.

Het voorbeeld van Grenoble

Grenoble Alpes Métropole heeft op zijn grondgebied verschillende mobiliteitsagentschappen opgericht, die gebruikers de mogelijkheid bieden om:

- Alle tickets en abonnementen te kopen die worden aangeboden door de vervoersdiensten van de agglomeratie Grenoble (TAG);
- Hun OV-kaart te kopen en op te laden;
- Informatie te verkrijgen over de dienstregelingen, reismogelijkheden en verkeersinformatie;
- Persoonlijk advies te krijgen over de mobiliteitsoplossingen in het grootstedelijke gebied;
- Items op te halen die werden verloren in de vervoersmiddelen van de TAG.



Figuur 65: Mobiliteitsagentschap in Grenoble

Bron: Grenoble Alpes Métropole

Het MER beveelt hiervoor aan:

- Bij voorkeur een sociale-economiebedrijf te kiezen voor de uitbating van de toekomstige infopunten;
- Ervoor te zorgen dat de mobility corners goed bereikbaar zijn voor PBM;
- Ervoor te zorgen dat de inplanting van de infopunten gepaard gaat van een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimtes errond;
- De toekomstige infopunten en/of de omgeving ervan te beplanten en ze te integreren in een duurzaam beheer, met zorg voor de fauna en flora.

Tijdens het openbaar onderzoek werd de noodzaak benadrukt om het risico op een digitale kloof voor een deel van de bevolking (kwetsbaren, sommige ouderen, ...) te beperken en een menselijke aanwezigheid in deze infopunten te verzekeren.

4.2 COMMUNICATIESTRATEGIE

4.2.1 COMMUNICEREN OVER DE BRUXELL'AIR-PREMIE

De Bruxell'Air-premie, die samen met de lage-emissiezone (LEZ)⁹ in het Gewest werd ingevoerd, is een financiële steunmaatregel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor Brusselaars die willen reizen met een andere vervoerswijze dan hun persoonlijke auto.

In ruil voor het opgeven van zijn privéwagen ontvangt de gebruiker een mobiliteitsbudget, dat per gezin kan worden besteed aan een gamma van mobiliteitsdiensten. In het kader van de Brusselse lage-emissiezone en de schrapping van bepaalde voertuigen, kan een gebruiker, uiterlijk binnen 6 maanden na de schrapping van de kentekenplaat van het voertuig en als hij aan bepaalde algemene voorwaarden voldoet, een Bruxell'Air-premie aanvragen door middel van een onlineformulier via het gewestelijk elektronisch loket IRISbox.



Figuur 66 : Communicatie over de Bruxell'Air-premie

Bron: IRISbox

Informatie hierover is terug te vinden op de website van de [Brusselse lage-emissiezone](#).

4.2.2 COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING VOOR EEN BETERE CO-EXISTENTIE TUSSEN WEGGEBRUIKERS

Het delen van de weg is soms moeilijk en vormt een bron van spanning tussen de verschillende gebruikers, zoals blijkt uit de feedback van de bewoners en gebruikers tijdens de verschillende participatiewerkshops die tijdens de ontwikkeling van het GMP werden gehouden.

De Gemeente zal verschillende sensibiliserings- en informatiecampagnes moeten voeren, eventueel in samenwerking met andere actoren (politiezone, mobiliteitsoperatoren, Gewest enz.). Ook de sensibilisering op het terrein is van essentieel belang, net als de verspreiding van berichten op alle beschikbare

⁹ De lage-emissiezone (LEZ) verwijst naar een stedelijk gebied dat het verkeer van de meest vervuilende voertuigen verbiedt met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit en dus de volksgezondheid. Er bestaat sinds 2018 een LEZ in Brussel.

communicatiekanalen om zoveel mogelijk mensen te bereiken, of nog het aanbieden van opleidingen (bv. opleiding om in het verkeer te rijden van [Pro Velo](#), fietsbrevet voor basisschoolkinderen enz.).



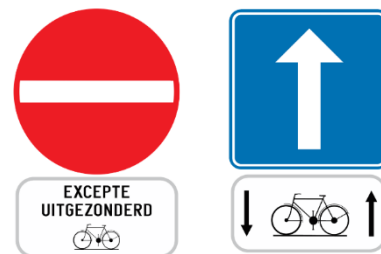
Figuur 67: Campagne van de GRACQ en Pro Velo voor een betere co-existentie en meer hoffelijkheid tussen weggebruikers

Bron: GRACQ

Wat de verkeersveiligheid betreft, brengt de Gemeente via haar gemeentelijk bulletin Wolvendael Magazine regelmatig een aantal regels van de Wegcode en goede praktijken voor voetgangers, fietsers en automobilisten in herinnering, met het oog op het delen van de openbare ruimte. Deze informatie- en educatieve acties betroffen onder meer een herinnering aan de definitie van een woonerf en een schoolstraat, het verkeer van fietsers in straten met beperkt eenrichtingsverkeer enz.

De Gemeente zal zich inspannen om deze informatiemomenten regelmatig te vernieuwen, om zo bij te dragen tot een betere naleving van de Wegcode, een goed begrip van de behoeften en kwetsbaarheden van bepaalde gebruikers, en meer in het algemeen tot het delen van de weg en de openbare ruimte door alle gebruikers.

De veiligheid moet ruimer beschouwd worden dan enkel en alleen de verkeers(on)veiligheid. De gemeente waakt er samen met de politiezone en de vervoeroperatoren **over de veiligheid in de openbare ruimte en het openbaar vervoer te verzekeren**, meer bepaald ten aanzien van het geweld tegen vrouwen en LGBTQIA+-personen.



Figuur 68: Verkeersborden C1 en F19, aangevuld met de borden M2 en M4 die wijzen op beperkt eenrichtingsverkeer

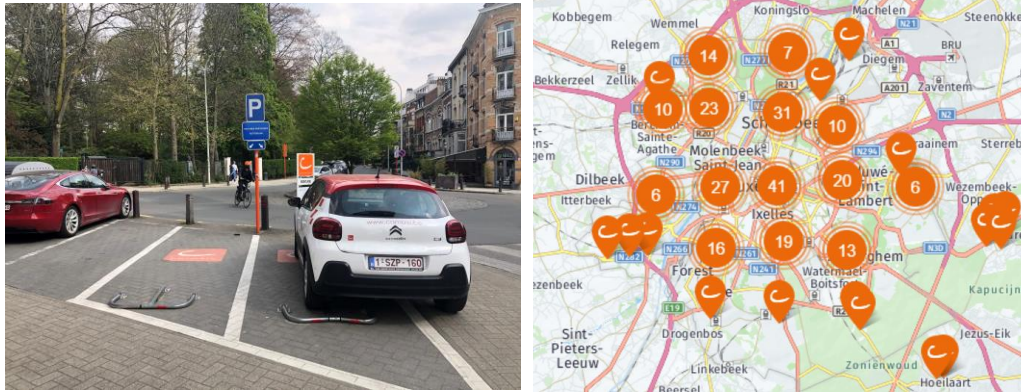
Bron: Wegcode

4.2.3 COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING OM HET GEBRUIK VAN AUTODELEN AAN TE MOEDIGEN – VOORBEELD VAN COZYWHEELS

Autodelen is een mobiliteitsoplossing waarmee iemand over een auto kan beschikken zonder er zelf een te hebben.

Ter herinnering: er bestaan verschillende vormen van autodelen in Brussel.

- **Autodelen via stations**, met het voorbeeld van de operator Cambio. De voertuigen zijn eigendom van en worden beheerd door het bedrijf Cambio. De gebruiker huurt een voertuig en brengt het terug naar de stations van zijn keuze (prijs afhankelijk van de afgelegde kilometers en de duur van de huur, inclusief benzine). Het Brussels Gewest telt meer dan 200 stations verspreid over zijn grondgebied.



Figuur 69: Cambio-station in de Montjoieaan en overzicht van de Cambio-stations in het BHG

Bron: Traject en Cambio.be

- **Autodelen in "free floating"-modus:** verschillende operatoren zoals Poppy en Miles delen de Brusselse markt en stellen een reeks voertuigen ter beschikking van de bevolking. Er zijn geen stations gereserveerd voor hun vloot van voertuigen; die worden willekeurig verspreid, volgens het gebruik van de gebruikers, die een voertuig lokaliseren via de applicatie op hun telefoon en het afzetten op de plaats van hun keuze.



Figuur 70: Voertuig van Poppy en het door de operator bediende gebied

Bron: Poppy



Figuur 71: Voertuig van Miles en het door de operator bediende gebied

Bron: Miles Mobility

- **Autodelen tussen particulieren:** deze formule werkt op kleinere schaal, door een formule aan te bieden voor het delen van privévoertuigen tussen burens. [Cozywheels](#) bijvoorbeeld biedt een

platform aan om het delen van een voertuig te vergemakkelijken tussen verschillende personen die in een deelgroep zijn geregistreerd (terbeschikkingstelling van beheertools, in contact brengen van voertuigeigenaren en autodelers enz.). Cozywheels biedt nu de mogelijkheid aan om verschillende soorten voertuigen te delen, waaronder ook fietsen (en met name bakfietsen).



Figuur 72: Fragment van de website van het Cozywheels-platform

Bron: Cozywheels.be

Autodelen biedt dus een aantal merkbare voordelen: het systeem maakt deel uit van een duurzamere mobiliteitsbenadering, maar is ook goedkoper voor de gebruikers, flexibeler (al naargelang van de locatie kunnen verschillende soorten voertuigen worden gehuurd) met de mogelijkheid om banden te scheppen tussen burens, en maakt het mogelijk om de verkeersdruk in de openbare ruimte te verlichten. (Ter herinnering, één gedeeld voertuig kan gemiddeld tussen 9 en 11 privévoertuigen vervangen.)

Het is dus aan de Gemeente om haar burgers te informeren en te sensibiliseren om het gebruik van deze autodeelsystemen aan te moedigen:

- Update van de gemeentelijke website over autodelen;
- Regelmatige communicatie via de verschillende kanalen (sociale netwerken, Wolvendael Magazine enz.);
- Of nog de organisatie van informatievergaderingen in de wijken met de verschillende operatoren.

Tegelijk moet de implementatie en ontwikkeling in Ukkel van deze autodeelsystemen bevorderd worden (zie ook Krachtlijn 4 – Parkeren).

4.2.4 DE NALEVING VAN DE SNELHEIDSBEPERKINGEN AFDWINGEN

In het licht van de problemen met de snelheid van gemotoriseerde voertuigen is de aanbevolen strategie voor de handhaving van de snelheidsbeperkingen de volgende:

- 1) Correct informeren over de geldende snelheidsbeperkingen en automobilisten sensibiliseren over de naleving ervan. In het licht van de reeds genomen maatregelen, zal er vooral moeten gewerkt aan:
 - De inrichting van de omgeving van de verschillende verkeersknooppunten met grote stromen mensen, zoals scholen en belangrijke haltes van het openbaar vervoer;
 - Occasionele herinneringen aan de snelheidsbeperkingen op de hoofdwegen en/of op kritieke locaties via de installatie van een preventieve radar (ook wel een "smiley"-radar genoemd), bijvoorbeeld op:
 - De Prins de Lignelaan: rechtlijnig wegprofiel met fietssuggestiestrook voor fietsers, tussen twee "dichte gebieden" (Sint-Jobsplein en station Diesdelle);
 - De Baron Guillaume Van Hammestraat: as met eenrichtingsverkeer en zeer breed op sommige plaatsen, met de aanwezigheid van een school.

- 2) De acties van de wegenbeheerders op het gebied van het milieu en het delen van de openbare ruimte voortzetten: vernauwing van de wegen, verkeersremmers enz.
- 3) Als laatste redmiddel of op tijdelijke basis kunnen repressieve maatregelen worden overwogen. In dit verband wordt sinds 2021 een budget toegewezen voor de installatie van verschillende vaste radars op het grondgebied:
 - 2021: Godshuizenlaan 59 en Sint-Jobsesteenweg 691 (deel tussen De Wansijn en Benaets);
 - 2022: Prins de Lignelaan en Horzelstraat;
 - 2023: Zijlaan en Drogenbossesteenweg;
 - 2024: Baron Van Hammestraat en Egide Van Ophemstraat.

4.2.5 COMMUNICEREN OVER DE TOEKOMSTIGE MOBILITEITSGIDS VAN DE GEMEENTE

De Gemeente werkt aan de ontwikkeling van een gids over de mobiliteit op haar grondgebied. Deze gids bevat onder meer informatie over het mobiliteitsaanbod voor fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer, en over parkeerplaatsen voor auto's en fietsen.

De Gemeente moet er dus voor zorgen dat deze nieuwe bron van informatie over mobiliteit beschikbaar is voor alle inwoners. Deze gids kan ook worden verspreid door de Gemeente bij de inschrijving van nieuwe bewoners, als bijlage bij elk verzoek om informatie enz.

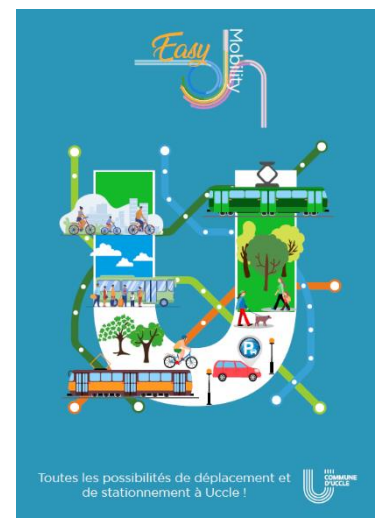
De Gemeente zal vervolgens zorgen voor de updates van de informatie in deze gids, met de steun van partners en mobiliteitsoperatoren (MIVB, NMBS, TEC, De Lijn, Cambio enz.).

Met name op het gebied van het openbaar vervoer zal het aangewezen zijn om regelmatig (via deze gids maar ook via andere kanalen) te communiceren over / sensibiliseren voor:

- Het specifiek voorstedelijk treinaanbod (S-trein) dat de gemeente bedient, even concurrerend als tramlijnen (of metrolijnen) en nog ondergebruikt (zie fase 1 - diagnose). Hiervoor moeten de gerichte contacten met de communicatiediensten van de NMBS voortgezet worden;
- Het bestaan van het "Brupass"- en/of "Brupass XL"-vervoerbewijs, dat reizen in het Brussels Gewest en/of in een gebied dat zich uitstrekt tot de gemeenten van Vlaams-Brabant mogelijk maakt met één ticket dat geldig is bij de vier openbaarvervoermaatschappijen (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS). Dit is des te belangrijker voor Ukkel gezien het multimodale aanbod (trein, bussen van TEC en De Lijn, naast het MIVB-aanbod).
- De nieuwe app "Floya" van de MIVB (gelanceerd in september 2023): in een logica van "Mobility as a service – Maas" wil deze app alle mobiliteitsdiensten (inclusief deelmobiliteit) in Brussel ophijsten in een app.

4.2.6 DE BEVOLKING INFORMEREN OVER KEUZES EN VERANDERINGEN

Om een zo breed mogelijke steun voor het mobiliteitsbeleid te bevorderen, zal de Gemeente ervoor moeten zorgen dat de burgers naar behoren worden geïnformeerd over de veranderingen die zich op het grondgebied hebben voorgedaan en zullen voordoen. Er moet worden herinnerd aan de doelstellingen van het gemeentelijk en gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het zal onder meer cruciaal zijn om de communicatie en informatie aan bewoners en gebruikers te versterken met betrekking tot de aanpassingen die (in de eerste plaats) zullen worden doorgevoerd voor de implementatie van het nieuwe verkeersplan voor de mazen Churchill en Globe-Hoogte Honderd.



Figuur 73: Ontwerp van de nieuwe mobiliteitsgids van de Gemeente Ukkel

Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van banners in de openbare ruimte, informatiesessies of zelfs stands in de openbare ruimte met visuele media voor een goed begrip voor iedereen, net zoals dat werd gedaan tijdens het proces voor de ontwikkeling van dit gemeentelijke mobiliteitsplan.



Figuur 74: Workshop van 9 juli 2022 om de behoeften en wensen van de burgers te verzamelen voor het GMP

Bron: Traject

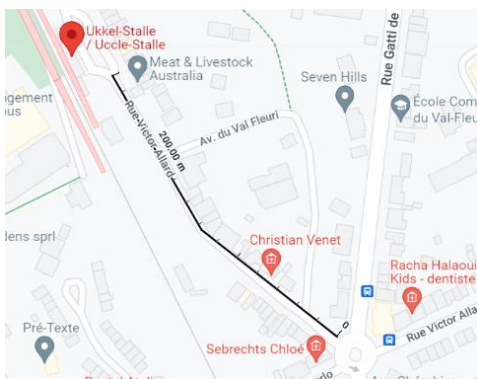
4.2.7 DE BEWEGWIJZERING VAN EN NAAR DE INTERMODALE KNOOPPUNTEN VERBETEREN

De gemeente zal zorgen voor de ontwikkeling van de bewegwijzering in de nabijheid van de intermodale knooppunten op haar grondgebied om ze zichtbaarder te maken. Dit omvat het voorstellen van een echte visuele identiteit, waardoor ze snel kunnen worden geïdentificeerd als "mobiliteitshub".

Een goed voorbeeld hiervan is het station Stalle. Op de rotonde van de Gatti de Gamondstraat, die op amper 200 meter van het NMBS-station ligt, is geen bewegwijzering naar het station te zien. Dit is ook gepland als onderdeel van de upgrade van het station overeenkomstig de PBM-normen. Dit dossier werd reeds onderworpen aan een openbaar onderzoek en er werd een advies over uitgebracht door de Overlegcommissie. In het algemeen plaatst de NMBS jaar totems in de onmiddellijke omgeving van de toegang tot het perron. De uitrol van een extra signalisatie, bijvoorbeeld door de NMBS-totem/S-aanbod te verdubbelen, zou overwogen moeten worden, desgevallend op de verantwoordelijkheid van de gemeente en in nauw overleg met de NMBS.

Elders zal de identificatie van intermodale knooppunten verder moeten worden ontwikkeld.

Zie ook de eerder vermelde acties: "Paden en steegjes promoten en communiceren over hun aanwezigheid" of "Zorgen voor een juiste signalisatie van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR's)".



Figuur 75 Gebrek aan bewegwijzering naar het station Stalle in de directe omgeving (< 200 m)

Figuur 76: "Totem" van NMBS-station in Brussel

4.2.8 SPECIFIEK COMMUNICEREN NAAR HET SCHOOLPUBLIEK

Er moet ook een specifieke communicatiestrategie voor scholen worden opgezet om nog meer kinderen (en onderwijzers en pedagogisch personeel) aan te moedigen om met een andere manier dan de auto naar school te gaan. Deze bewustmaking moet zich meer in het algemeen ook richten tot de ouders die hun kinderen met de wagen afzetten en ophalen, om het aantal "taxi-ouders" te verminderen.

De gemeente moet een globaal reflectiewerk voeren met de verschillende opwekkers van verplaatsingen (hier scholen).

Een eerste stap bestaat erin Ukkelse scholen aan te moedigen om te starten met het opstellen van een Schoolvervoerplan (SVP) – zie de actie hieronder.

Ook zullen de reeds getroffen maatregelen op het gebied van de mobiliteit voor de scholen in de Gemeente moeten worden voortgezet. Een groep Ukkelse scholen neemt bijvoorbeeld deel aan het fietsbrevet in samenwerking met de preventiedienst van Pro Velo, waardoor kinderen de theoretische en praktische kennis verkrijgen die nodig is om zich met de fiets te verplaatsen.

De Gemeente zorgt er daarom voor dat dit project wordt voortgezet en dat het wordt uitgebreid naar andere scholen die hieraan willen meewerken.

Overigens werd dit jaar voor het eerst de "Vollenbike" georganiseerd in Ukkel. De Val Fleuri-school en het Collège Saint-Pierre namen deel. Het zou wenselijk zijn dit initiatief voort te zetten en indien mogelijk uit te breiden naar andere scholen.

4.3 TOEGANG TOT MOBILITEITSDIENSTEN

4.3.1 HET AANBOD VAN PARKEERPLAATSEN VOOR FIETSEN IN DE OPENBARE RUIMTE ONTWIKKELEN

Parallel aan het parkeerplan zorgt de Gemeente voor de geleidelijke ontwikkeling van haar aanbod van parkeerplaatsen fietsen in de openbare ruimte en naast de weg. Het gaat zowel om kort parkeren (klanten van de handelszaken, gebruikers van de voorzieningen, bezoekers in de woonwijken, ...) met omgekeerde U's/fietsbeugels, als voor parkeren op middellange tot lange termijn via overdekte beugels en/of afgesloten en beveiligde lokalen en boxen.

Dit aanbod moet bovendien de bijzondere fietsen (type bakfiets, longtail) opnemen, die steeds populairder worden. Bovendien moeten de fietsbogen beschermd worden tegen het autoverkeer (uitspringende trottoirs, bloembakken, kleine verdrijvingsvlakken, enz.). Er werden al honderden extra bogen geïnstalleerd tijdens de huidige ambtsperiode, in het bijzonder in de buurt van scholen, sport- en culturele centra, handelszaken, enz.

Deze dynamiek ligt in de lijn van de aanbevelingen die tijdens het openbaar onderzoek geformuleerd werden, meer bepaald erover waken "*fietsparkings aangepast aan het vervoer van kinderen te installeren in de buurt van alle diensten in Ukkel (handelszaken, scholen, gemeentediensten, ...)*" (zie ook de actie "*Verwijdering van autoparkeerplaatsen op de weg op < 5 meter van een oversteekplaats en creatie van fietsparkeerplaatsen op de weg*").

Dit aanbod zal bij voorrang moeten worden ontwikkeld bij multimodale knooppunten (stations, Helden, Vanderkindere, ...), maar ook in woonwijken, voor mensen die hun fiets niet veilig in hun huis kunnen stallen. In de stations zal de implementatie worden gecoördineerd met de NMBS, die een eigen nationale strategie ontwikkelt.

Sinds 2019 is het aantal gesloten boxen bijna verzesvoudigd, van 16 naar 84. De aanvragen voor een plaats in een beveiligde fietsbox blijven echter bijzonder hoog in Ukkel; de wachttijden voor deze dienst kunnen oplopen tot een jaar (of meer). Het is daarom noodzakelijk de uitrol van dit aanbod voort te zetten, meer bepaald de wijken waarin de inwoners niet de mogelijkheid hebben om hun fiets in hun woning te stallen. Het is dan ook

nuttig om fietsparkeerplaatsen naast de weg (lokalen, garages) te creëren die toegankelijk zijn voor het publiek. Het initiatief van parking.brussels (platform Cycloparking) met de steun van BePark vormt een interessante samenwerking tussen de openbare en privésector die voortgezet moet worden. Cycloparking verzorgt:

- Het contact tussen de eigenaar van de parking en de aanvrager;
- De installatie van de voorzieningen voor het toegangsbeheer (opening met badge) en de fietsbogen;
- De toekenning van de abonnementen aan particulieren en de toewijzing van een plaats.



Figuur 77: Ukkelse fietsbox

Bron: Gemeente Ukkel



Figuur 78: Voorziening van het type beugel/omgekeerde U

Bron: Traject

Ter herinnering: het gewest beveelt voor de installatie van kortparkeren in de openbare ruimte aan:

- Minstens 2 plaatsen voor fietsen (een boog of een functioneel equivalent) voor 20 plaatsen voor auto's;
- Hoogstens 150 m trottoir zonder bood (of een gelijkwaardig equivalent) in een doorlopende stedelijke zone (zone die voornamelijk bestaat uit gebouwen die een doorlopende bouwlijn aan de gevel vormen);
- De signalisatie van voorbehouden plaatsen voor fietsen in overeenstemming met het verkeersreglement (inclusief het parkeerverbod voor motorfietsen aan deze bogen);
- De inplanting bij voorkeur op de hoek van de straat, wat een voordeel van samenhang met de inrichtingen van de voetgangersoversteekplaatsen vormt en ervoor zorgt dat de plaatsen gemakkelijk teruggevonden kunnen worden.

4.3.2 BIJZONDERE AANDACHT BESTEDEN AAN FIETSENSTALLINGEN BIJ ELK NIEUW STEDELIJK EN VASTGOEDPROJECT

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) legt een quotum aan fietsparkeerplaatsen op bij nieuwe projecten.

Er moet aandacht worden besteed aan de kwaliteit van deze parkeervoorzieningen en er moet rekening worden gehouden met de verschillende soorten fietsen, en ook met het aanbod voor bezoekers.

De Gemeente kan hiervoor het [Masterplan - Fietsparkeren](#) raadplegen dat door Brussel Mobiliteit gepubliceerd werd.

4.3.3 UITBREIDING VAN HET AANBOD OP HET GEBIED VAN GEDEELDE MOBILITEIT: VILLO! EN CAMBIO

Wat betreft het beroep op autodelen in Ukkel zijn de resultaten van de laatste jaren bemoedigend:

- Stijging van het aanbod (36 gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelen in 2021 tegenover 42 plaatsen in 2022)
- Goede performantie inzake aantal reserveringen in de standplaatsen van de gemeente (bijna 20.000)

in 2022¹⁰), met een gemiddelde gebruiksgraad van 41 % (gewestelijk gemiddelde 40 %).

Deze vooruitgang moet ondersteund worden gezien de talrijke voordelen, zowel individueel (besparingen, ...) als voor de gemeenschap (vrije parkeerplaatsen, een Cambio-deelvoertuig vervangt 15 persoonlijke auto's).

De gemeente Ukkel moet dus de uitrol van een autodeelaanbod voortzetten: met 42 plaatsen in 2022 bereikt de gemeente 74 % van de doelstellingen die vastgelegd werden volgens het bevolkingsaantal in 2022¹¹ (57 plaatsen, hetzij nog een vijftiental plaatsen te creëren).

Hiervoor worden twee acties geïdentificeerd:

- **Het aanbod uitbreiden naar gebieden die momenteel niet worden gedekt**

Het hele zuid-zuidwestelijke deel van de Gemeente is verstoken van het aanbod inzake gedeelde mobiliteit met stations van Villo! en Cambio.

De Gemeente zal moeten toezien op de uitrol van dit aanbod, al dan niet met dezelfde operatoren. De concessie van Villo! (operator: JC Decaux) verloopt binnenkort en het gewest zal ze vernieuwen. In het kader hiervan is het wenselijk het belang te beoordelen om nieuwe oplossingen te bieden aan de gebruikers (elektrificatie van de fietsvloot en laadsysteem, digitalisering van de laadpalen, ...). De gemeente schenkt er bij de vernieuwing van de concessie aandacht aan dat de aangeboden dienst optimaal is, zowel op vlak van dekking van het grondgebied, klantendienst als geboden technische oplossingen: elektrificatie van de vloot, stevigheid en gebruiksgemak van de fietsen, ... (voorbeeld van goede praktijk: het laadsysteem voor fietsen ingebouwd in de palen van Luxemburg-Stad).

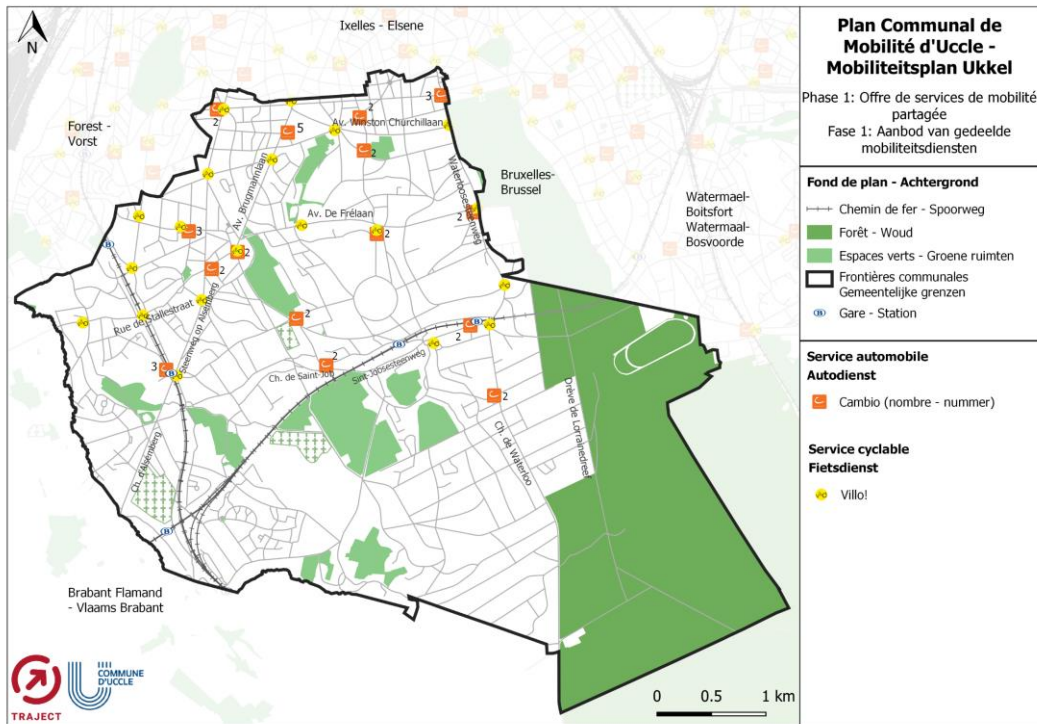
Relevante locaties voor de creatie van nieuwe Cambio-standplaatsen werden al geïdentificeerd door de dienst Mobiliteit, in samenspraak met de teams van Cambio – zie onderstaande kaart. Ze liggen voornamelijk in het zuiden van de gemeente, dat momenteel niet gedekt is.

- **Versterking van het aanbod op strategische locaties**

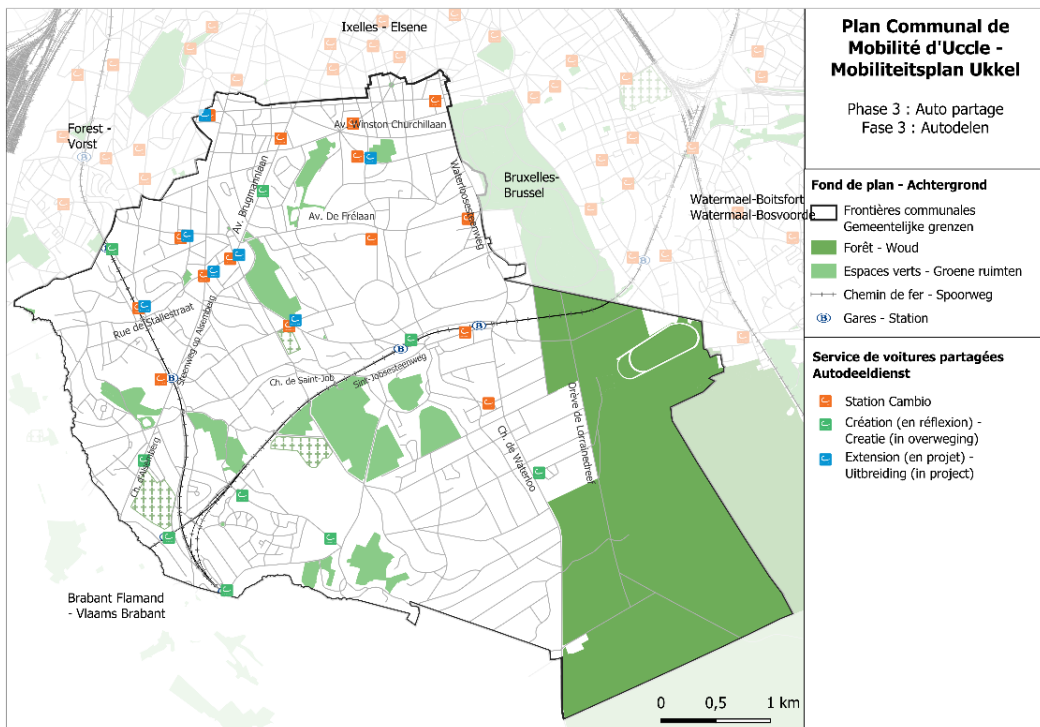
De bestaande dekking kan ook worden aangevuld op bepaalde punten in het grondgebied waar er veel vraag is. Er zijn nu al uitbreidingen van de Cambio-stations gepland voor 2023-2024. De stations "7 Bunders", "Danco", "Marlow" en "Dieweg" worden dit jaar dus uitgebreid van 4 naar 6 voertuigen. Andere uitbreidingen zijn gepland (Coghen, Wagen, Vander Elst en Montjoie) – zie onderstaande kaart.

¹⁰ Bron: Jaarverslag van opvolging "Carsharing" – beoordeling van de gewestelijke dekking 2021 en 2022, parking.brussels

¹¹ Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 bepaalt twee doelstellingen: territoriale dekking (spreiding van de standplaatsen) en stijging van het aanbod gereserveerde parkeerplaatsen tegen 2020, verspreid per gemeente naargelang het bevolkingsaantal.



Figuur 79: Dekking van Villo! en Cambio in de Gemeente Ukkel – situatie 2021



Figuur 80: Cambio autodelen: geplande ontwikkelingen

4.3.4 DE TOEGANG TOT HET AANBOD VAN GEDEELDE VOERTUIGEN BEVORDEREN

De gemeente zal de ontwikkeling van het aanbod voor gedeelde mobiliteit vergemakkelijken, met name in "vaste stations", door het aanbieden van plaatsen die zichtbaar en toegankelijk zijn voor de operatoren in dit domein.

Zie de acties rond "Communicatie en sensibilisering om het gebruik van autodelen aan te moedigen – voorbeeld van Cozywheels" en Krachtlijn 4 over het parkeren.



Figuur 81: Bakfiets van Monkey Donkey



Figuur 82: Bakfietsen van Cambio



Figuur 83: Voertuigen van Poppy

4.3.5 OMKADERING VAN HET PARKEREN VAN VOERTUIGEN VOOR MICROMOBILITEIT

Het Gewest werkt aan een kader voor het parkeren van micromobiliteitsvoertuigen en hun operatoren, dat geïmplementeerd zal moeten worden. Het besluit Fietsdelen is in derde en laatste lezing in juli 2023 voor de regering gekomen. Het voorziet dat het volledige gewest een gereglementeerde zone wordt met verplicht gebruik van de dropzones om een voertuig te parkeren vanaf 1 januari 2024.

De gemeente Ukkel wil artikel 44 van het Algemeen Politiereglement blijven doen naleven, dat bepaalt: "*Het is in de openbare ruimte verboden om:*

- *De toegang tot openbare of private gebouwen of bouwwerken, ook al is dit maar gedeeltelijk, te belemmeren;*
- *De doorgang voor voorbijgangers, ook al is dit maar gedeeltelijk, te verhinderen;*
- *De doorgang van personen met een visuele handicap te belemmeren op blindengeleidestroken en/of geleidelijnen;*
- *Zich dreigend op te stellen;*
- *Behoudens toelating van de bevoegde overheid eender welke activiteit uit te oefenen op de rijweg.*

In geval van overtreding van dit artikel kan de politie of de gemachtigde ambtenaar het hinderlijke gedrag of de activiteit onmiddellijk doen stopzetten."



Figuur 84: Parkeerzone voor micromobiliteitsvoertuigen

Bron: La Libre

4.4 VOORBEELDFUNCTIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR

De onderstaande acties kunnen herhaald worden bij andere openbare actoren op het grondgebied: OCMW, politiezone, ...

4.4.1 UPDATE VAN HET BEDRIJFSVERVOERPLAN (BVP)

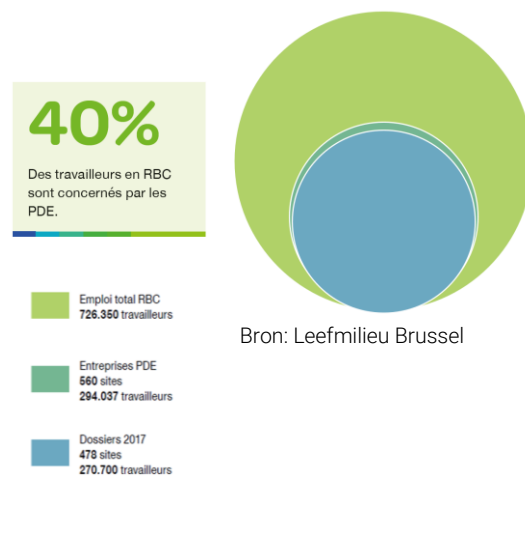
Het laatste BVP van de Gemeente Ukkel dateert ondertussen van 2018.

Naar aanleiding van de recente wijzigingen in verband met de verhuis van de gemeentediensten, wordt het BVP momenteel bijgewerkt.

Ter herinnering, dit plan is een wettelijke verplichting voor administraties/bedrijven met meer dan 100 werknemers.

Het heeft tot doel de overschakeling van gemotoriseerde verplaatsingen naar duurzamere vervoerswijzen te stimuleren voor de werknemers door de uitvoering van een specifiek actieplan. De Mobility Manager van de Gemeente werkt hier momenteel aan. Er werd een vragenlijst ontwikkeld om de ambtenaren te vragen naar hun mobiliteitsgewoonten.

De Mobility Manager kan de website van Leefmilieu Brussel raadplegen en zich abonneren op de BVP-nieuwsbrief van de diensten van Leefmilieu Brussel.



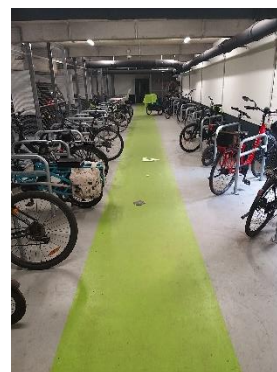
4.4.2 HET GEMAKKELIJKER MAKEN VOOR DE AMBTENAREN OM EEN ANDER MIDDEL DAN DE AUTO TE GEBRUIKEN VOOR HET WOON-WERKVERKEER

Om de gemeentelijke ambtenaren aan te moedigen om op een andere manier dan met de auto naar het werk te komen, zal de Gemeente aanvullende maatregelen nemen naast de reeds bestaande (terugbetaling van OV-abonnement, fietsvergoeding enz.). Het kan bijvoorbeeld gaan om gerichte informatie over het woon-werkverkeer: regelmatige interne communicatie, organisatie van "mobiliteitsontbijten" of gerichte ondersteuning bij een indiensttreding.

Zo beschikt het gemeentelijk administratief centrum al over een beveiligde fietsenstalling voor de 450 medewerkers. De gemeente zal de evolutie van de gebruikersaantallen van nabij volgen om ervoor te zorgen dat deze fietsenstalling correct gedimensioneerd wordt om aan de vraag te voldoen.

Er zou een fietsenstalling beschut tegen slecht weer aangeboden moeten worden aan de bezoekers van het Administratief Centrum.

Daarnaast stelt de Gemeente kleedkamers en douches ter beschikking, evenals kwalitatieve lockers om het fietsen aan te moedigen.



Figuur 85: Fietsenstalling van het gemeentebestuur

Bron: Gemeente Ukkel

4.4.3 MEER BEROEPSVERPLAATSINGEN OP ANDERE MANIEREN DAN MET DE AUTO BEVORDEREN

Op dezelfde manier zal de Gemeente alternatieven voor de privéauto aanmoedigen voor verplaatsingen in het kader van het werk.

Momenteel wordt een vloot van 7 elektrische scooters, 5 "gewone" fietsen, 13 fietsen met elektrische ondersteuning en 5 bakfietsen ter beschikking gesteld van de medewerkers. Er moet dus voor worden gezorgd dat het personeel op de hoogte is van het bestaan van deze hulpmiddelen, en voor de omkadering van hun gebruik.

Er zijn nog andere mogelijkheden:

- Autodelen: Cambio-station voor het administratieve centrum van de Gemeente

- Deelfietsen (Villo!-kaart)
- Invoering van een systeem met een mobiliteitskaart

Een andere mogelijkheid is de vergoeding van verplaatsingen voor het werk met de eigen fiets, net zoals verplaatsingen met de privévoertuigen van werknemers vergoed kunnen worden.



Figuur 86: Olympus-mobiliteitsapplicatie

Bron: Olympus-mobility.be

4.4.4 VERDERE VERGROENING VAN DE VOERTUIGVLOOT VAN DE GEMEENTE

De gemeente heeft al maatregelen genomen om haar vloot van dienstvoertuigen koolstofarm te maken (20% van de vloot werkt met een elektrische motor, d.w.z. 42 voertuigen).

Ze streeft naar een elektrificatie van de vloot van 30% tegen 2025 en 40% tegen 2030.

Het zal daarom noodzakelijk zijn deze aanpak voort te zetten.



Figuur 87: Vloot van scooters en fietsen van de Gemeente

Bron: Gemeente Ukkel

4.4.5 DE MOGELIJKHEID BESTUDEREN OM DE VLOOT VAN VOERTUIGEN VAN DE GEMEENTE TE DELEN

Veel Belgische steden en gemeenten beschikken over een eigen wagenpark, dat alleen tijdens de kantooruren wordt gebruikt. Het delen van deze voertuigen met de bewoners is een innovatieve oplossing om te besparen, maar ook om duurzame mobiliteit in de Gemeente te stimuleren.

Zo zal de gemeente Ukkel de mogelijkheid onderzoeken om de verhuur van bepaalde voertuigen op middellange termijn aan bewoners toe te staan, buiten de kantooruren. Dit gebeurt al in sommige Vlaamse gemeenten via de vzw Mpact.



Bron: Mpact

4.5 BEGELEIDING VAN LOKALE ACTOREN

4.5.1 GESPREKKEN AANGAAN MET DE LOKALE SOCIAALECONOMISCHE ACTOREN

De gemeente voert een of meerdere keren per jaar gesprekken met lokale sociaaleconomische actoren om problemen en behoeften te identificeren alsook mogelijke maatregelen die moeten worden genomen om het gebruik van duurzamere vervoerswijzen te bevorderen.

Zullen onder meer worden geraadpleegd: handelaars (via de handelaarsverenigingen), buurtcomités, schooldirecties, bedrijven, sport- en culturele organisaties enz. Deze ontmoetingen, in de vorm van een "ronde tafel"/mobiliteitsforum, zouden kunnen worden georganiseerd als aanvulling op de regelmatige en constructieve vergaderingen met de adviesraden.

In het kader van de opvolging van de uitvoering van het GMP wordt er een overleg met de verschillende partnerinstanties (gewest, ...) en mobiliteitsoperatoren (MIVB, NMBS, De Lijn, TEC) georganiseerd.

De Adviesraad voor Actieve Verplaatsingsmethodes (ARAV) is dan weer een bijzonder relevante uitwisselings- en ontmoetingsplaats voor de ondersteuning en ontwikkeling van de actieve mobiliteit in Ukkel. Het gaat er dus om de gesprekken binnen deze raad en met de Gemeente te bevorderen. In dat verband is het van essentieel belang dat een aangewezen medewerker instaat voor de begeleiding, de voorbereiding van de vergaderingen (agenda), de administratieve follow-up en de gegevens.

4.5.2 EVENEMENTEN TER BEVORDERING VAN DUURZAME MOBILITEIT VOORTZETTEN EN HUN BEREIK VERGROTEN

De komende jaren zal de Gemeente evenementen ter bevordering van duurzame mobiliteit blijven organiseren.

Naast de acties die al worden ondernomen voor de fiets (Veloce Ukkel, fietsbrevet, fietsrij, fietsreparatiedag, Vollenbike enz.), en met name voor het schoolpubliek, zouden deze evenementen kunnen worden opengesteld voor andere vervoerswijzen (micromobiliteit, vervoer op aanvraag enz.) om een zo breed mogelijk publiek aan te spreken.

Op dezelfde manier als voorheen kunnen deze evenementen worden georganiseerd in samenwerking met Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, de GRACQ van Ukkel, Pro Velo enz.



Figuur 88: Organisatie van de Veloce door de GRACQ



Figuur 89: Organisatie van het fietsbrevet in de Val Fleuri-school

Bron: Twitter

4.5.3 DE UITVOERING VAN ACTIES ONDER LEIDING VAN LOKALE ACTOREN ONDERSTEUNEN

Zoals aangegeven in de diagnosefase hebben nog maar weinig scholen een Schoolvervoerplan (SVP) opgestart. Een Schoolvervoerplan (SVP) stelt een school in staat haar profiel op het gebied van mobiliteit beter te kennen en te begrijpen en om acties op te zetten om wandelen, fietsen en steppen te bevorderen en zo de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit en de toegankelijkheid van de school en haar omgeving voor iedereen te verbeteren.

Duurzame mobiliteit kan een krachtlijn vormen in het onderwijsproject van de instelling en bijdragen om jongeren meer zelfstandigheid te verlenen tijdens hun dagelijkse verplaatsingen. Via het werk rond scholen en mobiliteit kan de Gemeente ook haar verschillende beleidsmaatregelen samenvoegen, met name op het gebied van de gezondheid (vermindering van de sedentaire levensstijl van jongeren enz.).

De Gemeente, die een organiserende macht is, kan de drijvende kracht zijn achter deze dynamiek. Alle scholen met een Schoolvervoerplan moeten kunnen rekenen op de steun van de Gemeente voor een goede uitvoering ervan. De scholen die er nog geen hebben, moeten worden aangemoedigd om er een op te stellen.

Merk op dat het Gewest steun biedt bij de opstart en uitwerking van SVP's (de school kan daarvoor worden begeleid door een vzw) en vervolgens bij de implementatie van het plan (materiële ondersteuning, subsidies enz.). Zie: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/school/schoolvervoerplan-svp>

4.5.4 DE ZICHTBAARHEID EN VEILIGHEID ROND SCHOLEN VERDER VERBETEREN

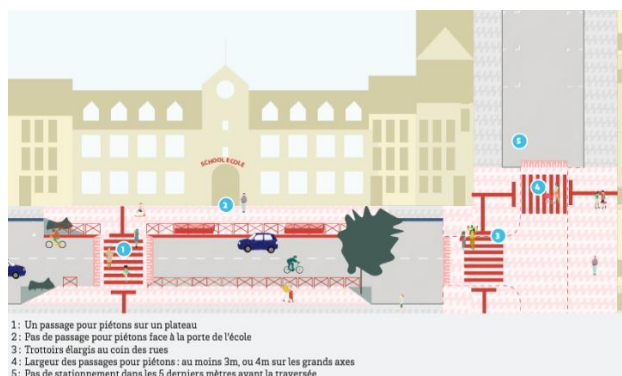
Naast de acties die worden ondernomen om de openbare ruimte in de omgeving van scholen te verbeteren (bv. aan te leggen verkeersplateau in de Edith Cavellstraat voor school Notre-Dame des Champs), zal de Gemeente verdere inspanningen leveren om de zichtbaarheid en veiligheid van de schoolomgevingen te verbeteren.

Mogelijk ingrepen zijn onder meer:

- Een comfortzone voor de school
- Markeringen op de grond
- Verkeersborden
- Enz.

In dit verband heeft perspectives.brussels een gids ontwikkeld genaamd "[De schoolomgeving heruitgevonden – Gids voor de verbetering van de schoolomgeving in het Brussels Gewest](#)".

In het algemeen moet de omgeving van instellingen en voorzieningen voor een jong doelpubliek (kinderdagverblijven, sportaccommodatie, muziek- en kunstacademie, ONE-centra, ...) herbekeken en desgevallend ingericht worden om de veiligheid en het comfort van de allerjongsten te verzekeren. Het is de bedoeling om de verschillende aanlegprojecten van de Ukkelse openbare ruimte op kindermaat uit te denken.



Figuur 90: Schets van een voorbeeld van de inrichting van een schoolomgeving

Bron: perspectives.brussels

5 PARKEERSTRATEGIE

De acties in het vierde en laatste hoofdstuk van het actieplan hernemen die van het in 2016 goedgekeurde Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) en werken ze verder uit. Ze hebben ook tot doel het gemeentebestuur af te stemmen op de gewestelijke voorschriften inzake tarieven en afwijkingen, met name na de goedkeuring op 6 juli 2022 van een nieuwe ordonnantie betreffende de organisatie van het gewestelijk parkeerbeleid (harmonisatie en vereenvoudiging). Die ordonnantie ontwikkelt bijvoorbeeld het concept van de noodzakelijke coördinatie van parkeren op en buiten de weg.

5.1 HET UKKELSE PARKEERBELEID VERANKEREN IN EEN DIENSTGERICHTE EN MULTIMODALE AANPAK, OM TEGEMOET TE KOMEN AAN DE VERSCHILLENDE GEBRUIKSWIJZEN EN MOBILITEITSBEHOEFTE

5.1.1 DE GEBRUIKERSGERICHTE AANPAK VOORTZETTEN EN HET SERVICENIVEAU INZAKE PARKEREN VERHOGEN

De Gemeente zal zich inspannen om de procedures met betrekking tot haar parkeerbeleid te vereenvoudigen en gemakkelijker te maken: aanvraag en vernieuwing van vrijstellingskaarten, aanvraag van parkeerkaarten voor PBM, aanvraag voor een tijdelijke parkeerplaats, vragen met betrekking tot de regelgeving enz. Er zal daarom ook verder worden gezorgd voor het "fysieke" onthaal aan de loketten van de gemeentelijke administratie. Hierbij zal speciale aandacht worden besteed aan personen met een al dan niet zichtbare handicap. Vanuit dit oogpunt biedt het nieuwe administratieve centrum uitstekende onthaalvoorzieningen.

Daarnaast zal de Gemeente de mogelijkheden voor de dematerialisatie van de procedures uitbreiden. In die zin zal de website van de Gemeente een sleutelrol spelen om de uitwisselingen en het beheer op het gebied van parkeren te vergemakkelijken. De "FAQ Parkeren" voldoet al aan deze doelstelling van een gebruikersgerichte aanpak. Hij geeft concrete antwoorden op een reeks vragen en beschrijft de te volgen procedures, afhankelijk van het profiel van de gebruiker. De FAQ moet regelmatig worden aangevuld en bijgewerkt. Het is daarom belangrijk dat een of meer gemeentelijke ambtenaren instaan voor de continuïteit en voortzetting van deze gebruikersgerichte aanpak.



Of het nu gaat om de diensten aan het loket of gedematerialiseerde diensten: tools zoals tevredenheidsenquêtes of evaluatiepanelen zijn verschillende processen die kunnen worden ingezet om de aangeboden service te verbeteren.

De dienstverlenende en multimodale aanpak van het parkeren kan ook vorm krijgen via een sterkere afbakening van de parkings (P+R, overdekte parkings, ...), idealiter met inbegrip van dynamische informatie over de gebruikte/resterende capaciteit (aantal vrije plaatsen).

5.1.1 COMMUNICEREN EN INFORMEREN OVER DE TOEPASSING VAN HET PARKEERBELEID

Een effectief parkeerbeleid is in de eerste plaats een beleid waarover goed wordt gecommuniceerd en dat wordt begrepen door de bewoners en gebruikers. In die zin moet de Gemeente erop toezien dat ze regelmatig (website, Wolvendael Magazine, sociale netwerken, huis-aan-huisfolders enz.) informatie blijft verstrekken over de doelstellingen, uitvoeringsmodaliteiten of updates van haar parkeerbeleid. De communicatie over het parkeerbeleid moet zowel de vorm (regels, modaliteiten enz.) als de grondslag (doelstellingen en ambities) betreffen.

Het college en de raad hebben recente aanpassingen met betrekking tot de zones met parkeerbeperkingen ingevoerd (uitbreiding van de blauwe zones, omvorming van de rode zones in oranje zones) om aan de nieuwe gewestelijke ordonnantie te voldoen. Deze nieuwe bepalingen werden onder de aandacht van de burgers gebracht.

De communicatie moet betrekking hebben op alle vervoerswijzen (fietsen, autodelen enz.) – zie ook de eerder voorgestelde acties:

Cf. actie 4.3.1 Het aanbod van parkeerplaatsen voor fietsen in de openbare ruimte ontwikkelen

Cf. actie 4.3.3 Uitbreiding van het aanbod inzake gedeelde mobiliteit: Villo! en Cambio

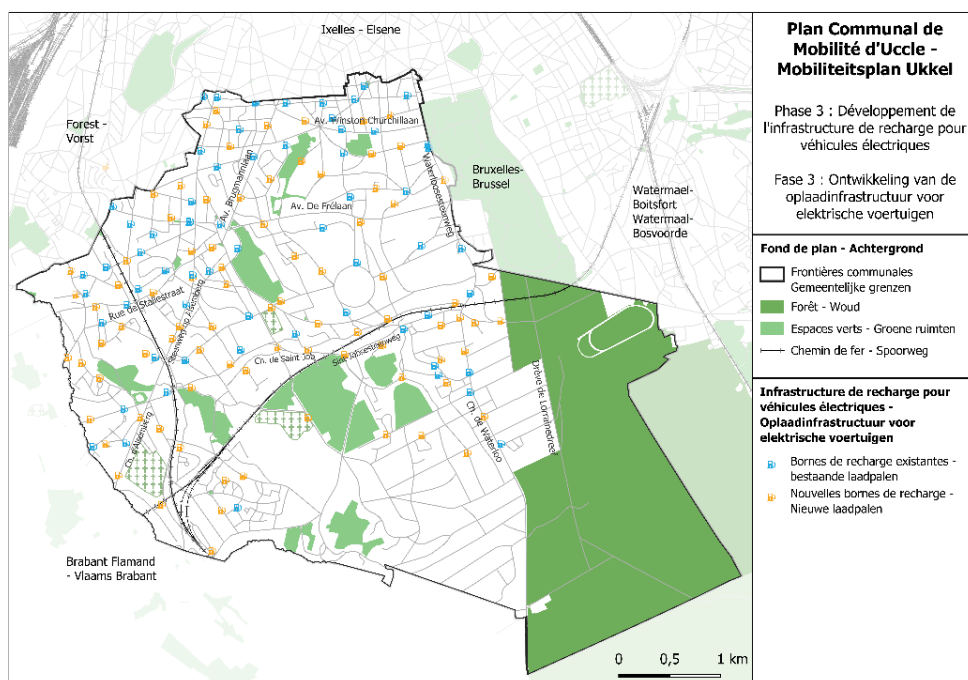
Of nog actie 4.3.5 Omkadering van het parkeren van voertuigen voor micromobiliteit

5.1.2 **DE ELEKTRIFICATIE VAN HET WAGENPARK IN UKKEL IN GOEDE BANEN LEIDEN**

Het gewest heeft als doelstelling gekozen om de verdwijning van thermische voertuigen (2035) te begeleiden en het netwerk van publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen uit te breiden. De doelstelling is om tegen 2035 22.000 laadpunten te hebben. Er werd een tussentijdse doelstelling bepaald wat betreft het vermogen om vanaf 2024 een laadpaal te kunnen aanbieden op minder dan 150 meter van elk Brussels gezin. De uitrol van de laadpalen in de openbare ruimte is aan het groeien in het kader van de voorziening *electrify.brussels*: het gewest en Sibelga hebben de uit te rusten locaties bepaald. De gemeente verzorgt de goede uitvoering van de uitrol en de evenwichtige verdeling van de installaties op het grondgebied (inclusief de verdeling tussen klassieke laadpalen en snellaadpalen). Er zijn twee interessante voorzieningen voor de Ukkelaars:

- De mogelijkheid om de locaties aan te duiden waar laadpalen nodig zouden zijn via een formulier op de website;
- De terbeschikkingstelling voor particulieren of bedrijven (rechtspersonen) van deskundige facilitators van laadinfrastructuur, die kunnen helpen een installatie op privédomein op te starten en alle vragen kunnen beantwoorden (veiligheid, regelgeving, kostprijs, ...).

De gemeente biedt ondersteuning aan de uitrol van laadpalen op privéterrein.



Figuur 91: Ontwikkeling van de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

5.2 DE VRAAG NAAR PARKEREN OP EN BUITEN DE WEG BETER AFSTEMMEN OP DE LOCATIES EN HET VERWACHT GEbruik IN DE OPENBARE RUIMTE

5.2.1 DE PRIJZEN EN/OF DE DUUR VAN HET PARKEREN OP DE WEG AANPASSEN OM TE BEANTWOORDEN AAN DE VASTGESTELDE BEHOEFTE

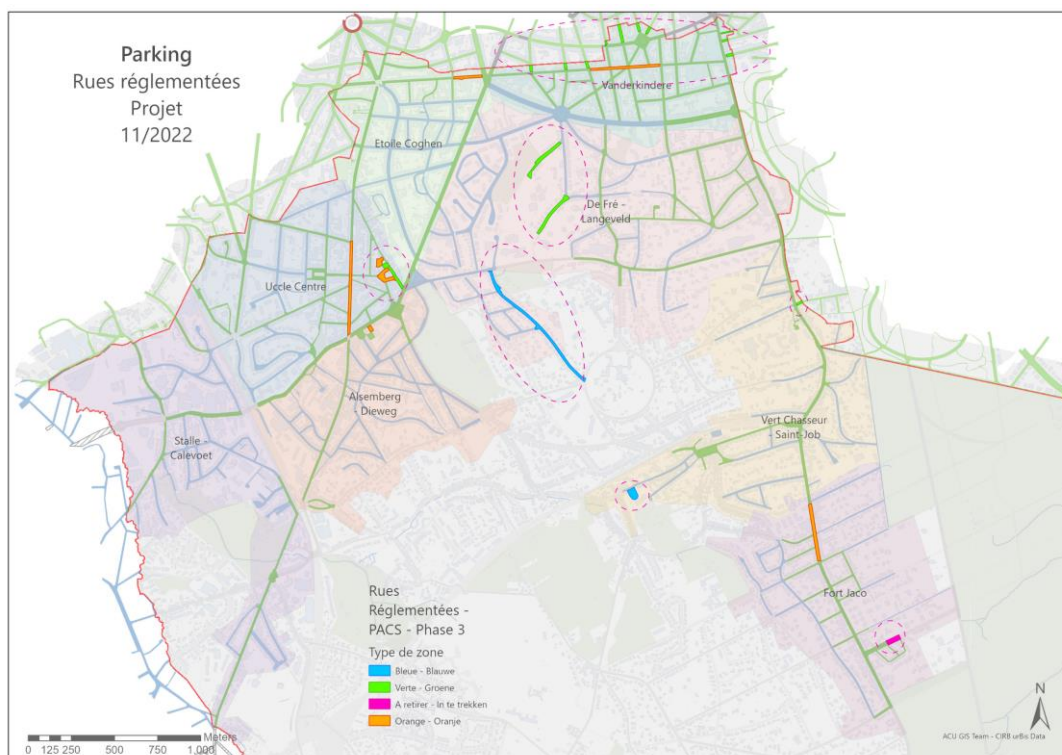
In overeenstemming met de gewestelijke vereisten die een evenwichtig gewestelijk parkeerbeleid nastreven, zal de gemeente Ukkel zorgen voor de ontwikkeling geleidelijke versterking van haar parkeerbeleid door de prijzen in de verschillende zones en de duur van het parkeren aan te passen om te beantwoorden aan de behoeften van haar burgers, de bezoekers, de handelskernen en de economische activiteiten:

- in samenhang en overleg met de aangrenzende gemeenten van het Gewest (Elsene, Vorst, Stad Brussel) maar ook en vooral met de aangrenzende gemeenten van Vlaams-Brabant (Drogenbos, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode). Zo zou de Gemeente op gezette tijden een werkgroep inzake mobiliteit en parkeren kunnen bijeenroepen met de technische en politieke vertegenwoordigers van de aangrenzende Vlaamse gemeenten(of desgevallend zelfs bepaalde vertegenwoordigers van wijkcomités of handelaarsverenigingen).

Tijdens het openbaar onderzoek werd bijvoorbeeld de verschuiving van het parkeren naar de Ukkelse straten aangehaald tijdens voorstellingen in Vorst Nationaal. Een kwestie die gemonitord moet worden en de analyse van de oplossingen vereist een overleg met de gemeente Vorst;;

- in overeenstemming met de invoering van de autoluwe wijken: in het kader van de huidige (Neerstallemaas) of nog te starten LMC's en in het kader van de uitvoering van de in dit GMP voorgestelde maatregelen;

- om "randeffecten" te voorkomen (verschuiving van parkeren om aan de regels te ontsnappen).



Figuur 92 – Project voor de aanpassing van de gereguleerde parkeerplaatsen in Ukkel

Bron: Dienst Parkeren.

5.2.2 ZORGEN VOOR DE NALEIVING VAN DE GELDENDE REGELGEVING

Een doeltreffend parkeerbeleid moet effectief zijn. Het doel is ervoor te zorgen dat de controles met voldoende frequentie worden uitgevoerd om een goede rotatie qua locaties te bereiken, met name in winkelgebieden (oranje zones) en/of voor het behoud van de parkeerplaatsen voor bewoners (groene/blauwe zones).

In dat opzicht draagt de dematerialisatie van de controles, via ANPR-cameratechnologieën ("scan cars" of "scan scooters") bij aan deze doelstelling om de naleving van de regelgeving te waarborgen, met name in blauwe zones.

Voor meer informatie: details over de modaliteiten en uitdagingen van gedematerialiseerde controles van geparkeerde voertuigen in een recente publicatie (januari 2023) van het Waals Gewest: <https://ediwall.wallonie.be/la-cematheque-55-januari-2023-le-scan-car-un-outil-au-service-des-mobilites-numerique-108172>

5.2.3 AUTODELEN AANMOEDIGEN

De gemeente zou voordelen kunnen toekennen aan Ukkelse gezinnen die aan autodelen tussen particulieren doen, zoals reeds in andere Brusselse gemeenten gebeurt, met de steun van parking.brussels. (De gemeente Schaarbeek bijvoorbeeld heeft haar parkeerbeheer aan parking.brussels toevertrouwd.) De gemeente zou vrijstellingskaarten voor bewoners kunnen afleveren aan huishoudens die geregistreerd zijn in het autodeelsysteem voor particulieren van Cozywheels (zie hierboven). Cozywheels heeft namelijk een certificaat voor autodelen tussen particulieren verkregen

van Brussel Mobiliteit. Cozywheels kan dus certificaten afleveren aan de leden in Ukkel, die zo recht zouden hebben op een bewonerskaart van het gemeentebestuur.

Meer informatie over deze regeling is terug te vinden op de website van parking.brussels:

https://parking.brussels/nl/smart_parking/autodelen



Figuur 93: Afbeelding van de website van Schaerbeek: het tabblad autodelen verwijst naar de mogelijkheid om een bewonerskaart te verkrijgen

5.2.4 HET PARKEREN VERGEMAKKELIJKEN VOOR PROFESSIONELE GEBRUIKERS (VAKMENSEN, GEZONDHEIDSWERKERS ENZ.) DIE EEN TOEGEVOEGDE WAARDE BIEDEN AAN DE GEMEENTE UKKEL EN HET GEWEST

De prioriteit zal zijn om vrijstellingskaarten af te geven aan gebruikers die een toegevoegde waarde bieden voor het functioneren van de Gemeente en voor haar burgers: gezondheidswerkers en vaklieden in de bouwsector. In overeenstemming met het Gemeentereglement moet de aanvraag voor een "professionele" vrijstellingskaart momenteel, al naargelang het geval, vergezeld gaan van een school- of bedrijfsvervoerplan of een goedgekeurd equivalent. Deze administratieve stap (downloadbaar en in te vullen formulier) moet verder worden onderzocht teneinde de Gemeente de mogelijkheid te bieden om:

- nieuws en projecten met betrekking tot haar mobiliteitsbeleid te delen (zie acties "4.2.5 Communiceren over de nieuwe mobiliteitsgids van de Gemeente" of "4.2.1 Communiceren over de Bruxell'Air-premie");
- toezicht te houden op het mobiliteitsbeleid van de aanvragende instellingen, om eventueel goede praktijken te delen en te benadrukken (zie actie "4.5.1 Gesprekken aangaan met de lokale sociaaleconomische actoren");
- de instellingen aan te moedigen hun aanpak voor een vervoerplan aan te vangen/bij te werken/nieuw leven in te blazen (zie de eerder vermelde acties in verband met de "Begeleiding van lokale actoren");
- de mogelijkheden van het poolen van parkeerplaatsen buiten de weg in detail te volgen (zie hieronder).

Hiertoe moet de geïntegreerde dialoog tussen de "mobiliteits-" en "parkeer"-diensten van de Gemeente verder worden versterkt en moeten de werkinstrumenten worden gedeeld (bv. ontwikkeling van gedeelde databases en monitoringinstrumenten). Dit is in lijn met het GPAP-actieplan dat oproept tot de "oprichting van een Parkeerobservatorium".

Over het algemeen moet de Gemeente ernaar streven het aantal afgegeven vrijstellingskaarten te beperken.

5.2.5 ZORGEN VOOR EEN AANGEPAST AANTAL LEVERINGSZONES EN DE NALEVING ERVAN

Het gemeentelijk parkeerbeleid moet rekening houden met de behoeften van de handelszaken (en ook de horeca) die op het grondgebied aanwezig zijn. In die zin en in overeenstemming met het GPAP zal de Gemeente de noodzaak beoordelen van:

- de inrichting van nieuwe leveringszones;
- het toezicht op de naleving van de bestaande zones;
- de versterking, indien nodig, van de controles in een logica van "nultolerantie" en met naleving van de doelstelling van deze zones en de realiteit van de leveringen (meer bepaald de beveiliging van de voertuigen en goederen die zich er bevinden).

Dit zal gebeuren in samenhang met het perspectief van een duurzamer goederenbeheer op het grondgebied van de Gemeente (zie actie "4.3.3 Uitbreiding van het aanbod inzake gedeelde mobiliteit: Villol! en CambioErreur ! Source du renvoi introuvable." en meer bepaald bakfietsen).

Operationeel ontwikkelt de gemeente **een kadaster van de leveringsplaatsen** en werkt ze het bij, met daarin zowel de lijst van de bestaande plaatsen als de potentiële nieuwe plaatsen (analyse te voeren in samenwerking met de handelaars, zie verder).

Er bestaat al een inventaris van de huidige plaatsen bij de dienst Mobiliteit, maar hij moet bijgewerkt worden. Zodra het kadaster opgesteld is, moet het online beschikbaar gemaakt worden op de website van de gemeente. Dankzij het kadaster kunnen de plaatsen bovendien systematischer opgenomen worden bij de planning van renovatiewerken van de wegen.

Voor een betere opvolging van de aanvragen voor de aanleg van een leveringszone zou een formulier op de gemeentelijke website gezet kunnen worden, idealiter ook in een digitale versie (online loket). Dit formulier zou een eerste contactmiddel kunnen zijn om de eventuele vragen en/of behoeften van de handelaars te bundelen en ze vragen te stellen over hun praktijken: frequentie van de leveringen, mogelijkheid tot groepering ervan of evolutiemarges van de gebruikte voertuigen: elektrificatie van de vloot, leveringen met de fiets, ... in een streven naar **een optimalisering van de leveringen** op het gemeentelijk grondgebied.

De alternatieven voor leveringen met de vrachtwagen en bestelwagen ontwikkelen zich in Brussel, meer bepaald de **cyclo-logistiek**. De gemeente schenkt aandacht aan de invoering van een gunstig ecosysteem hiervoor: communicatie over de goede praktijken en voordelen, creatie van specifieke ruimtes, ...

5.2.6 HET POOLEN VAN PARKEERPLAATSEN STIMULEREN EN OPWAARDEREN, VOORAL DIE BUITEN DE WEG

In overeenstemming met haar GPAP moet de gemeente Ukkel de mogelijkheid voor de pooling van parkeerplaatsen, en met name die buiten de openbare weg, ondersteunen. De uitbreiding van het aanbod naast de weg, in het bijzonder wanneer een heraanleg van de weg leidt tot verlies van parkeerplaatsen, maakt het ook mogelijk nieuwe functionaliteiten en gebruiken voor de openbare

ruimte te ontwikkelen: stijging van de rotatiegraad, meer bepaald voor kortparkeren, ontwikkeling van terrassen, vergroening, ...

Zo zal bijvoorbeeld in het kader van het heraanlegproject van het Sint-Jobsplein het parkeeraanbod naast de weg uitgebreid worden in de buurt van de spoorweg.

De uitbreiding van het aanbod naast de weg berust op:

- De aanwijzing van een of meer personen die zich met dit thema bezighouden en het houden van regelmatige werkvergaderingen;
- De beoordeling van het potentieel voor pooling op basis van:
 - formulieren voor aanvragen van "professionele vrijstellingskaarten" (zie hierboven);
 - de analyses van milieuvergunningen;
 - een openbare oproep tot het indienen van blijken van belangstelling;
- De promotie van de huidige goede praktijken (voorbeeld van de parkeerplaats van het Lycée Français of van de Carrefour-supermarkten Gatti de Gamond en Marlow) om andere bedrijven in Ukkel aan te moedigen om het voorbeeld te volgen;
- De organisatie van informatiesessies met de sociaaleconomische actoren van de Gemeente;
- Of nog een versterkte communicatie over bestaande diensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het concept van pooling/"parksharing" in de praktijk brengen:
 - Het gespecialiseerde bedrijf BePark, dat voorstelt om onderbenutte parkeerplaatsen te beheren en te valoriseren om ze beschikbaar te maken voor degenen die ze nodig hebben. In de praktijk stelt het bedrijf particulieren in staat om maandelijks of dagelijks een parkeerplaats in de buurt van hun woning of werkplek te huren: www.bepark.eu
 - Het gewestelijk parkeeragentschap parking.brussels, dat ondersteuning biedt om een parkeerplaats om te vormen tot een beveiligde fietsenstalling. Het parkeeragentschap kan zorgen voor de installatie en het beheer van de fietsvoorzieningen indien plaatsen binnen bestaande parkeergarages beschikbaar worden gesteld. Meer informatie op: https://parking.brussels/nl/smart_parking/parksharing.

Het dient opgemerkt dat sommige gemeenten een belasting hebben ingevoerd op parkeerplaatsen voor bedrijven (parkings met meer dan 10 plaatsen), met de mogelijkheid om deze belasting te verlagen als de plaatsen buiten de openingstijden ter beschikking worden gesteld van de bewoners.

Op kortere termijn en op de openbare wegen kan er ook op het niveau van individuele parkeerplaatsen aan pooling worden gedaan. De Wegcode bevat nu (sinds 1 oktober 2022) een nieuw verkeersbord inzake parkeren: E9j. Dit laat zogenaamd "wisselend" parkeren toe: afhankelijk van de periode kunnen verschillende types voertuigen elkaar afwisselen op dezelfde parkeerplaats. Bijvoorbeeld: fietsen van 7.30 tot 18.00 uur; auto's van 18.00 tot 7.30 uur.

De gemeente Ukkel zou deel kunnen uitmaken van de pioniersgemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de inzet van deze voorziening, bijvoorbeeld in de omgeving van scholen (bv. parking voor bakfietsen).



Figuur 94: Verkeersbord E9j – afwisselend parkeren volgens uurregeling

6 UITVOERING VAN HET PLAN

De uitvoering van het plan wordt de komende jaren verzekerd door de gemeentediensten (Mobiliteit, Werken, Wegen, Parking), met de steun van de partnerinstanties, te beginnen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en in nauwe samenspraak met de buurgemeenten, de mobiliteitsoperatoren (MIVB, NMBS, TEC, Cambio, ...), de politiediensten en de verschillende Ukkelse adviesraden. De bevoegde organismen en verenigingen inzake mobiliteit kunnen ook geraadpleegd worden.

Sommige maatregelen van het actieplan kunnen vanaf vandaag aangevat worden, andere vereisen nog aanvullende studies (haalbaarheid, ...) of zelfs bemiddelingen over de uitvoeringsmodaliteiten. Zoals aangegeven vereisen de meeste verschillende fases.

Het gewest heeft een opvolgings- en evaluatiemethodologie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen ingevoerd. Met de hulp van een gespecialiseerd studie bureau kan de gemeente Ukkel bijgevolg een opvolgingstabel van alle acties in het huidige plan opstellen met uitvoerings- (voortgang) en verwezenlijkingsindicatoren (bereiken van de doelstellingen).

Deze indicatoren kunnen ook verschillende uitdagingen kruisen die door de gemeente nagestreefd worden, bijvoorbeeld:

- Uitdagingen van volksgezondheid: lawaai, vervuiling, strijd tegen het sedentair leven, ...;
- Milieu-uitdagingen: vergroening van de openbare ruimte, strijd tegen stedelijke hitte-eilanden, ...;
- Rekening houden met gender;
- Rekening houden met de verschillende beperkingen;
- Rekening houden met de specifieke behoeften van alle leeftijden: van jong tot oud, ...;
- Uitdagingen van aantrekkelijkheid en handelsdynamiek;
- Uitdagingen van veiligheid, onder andere verkeersveiligheid;
- Uitdagingen van begrotings- en menselijke middelen;
- Of uitdagingen van burgerinspraak.

Voor dit punt en zoals herhaald tijdens het openbaar onderzoek moet de uitvoering een adaptieve aanpak volgen, met inbegrip van bijvoorbeeld de verwezenlijking van enquêtes over de praktijken van de buurtbewoners en gebruikers van de wijk maar ook stappen van gedeeld leren zoals burgerwetenschap of living labs, zoals:

- De projectoproep van het gewest "Brussel op vakantie", die verenigingen uitnodigt om zich de openbare ruimte in de zomer eigen te maken met ingrepen die het gebruik van de openbare ruimte tijdelijk wijzigen en banden smeden met de inwoners;
- Of het project "Ukkel te voet", tussen 2022 en 2023 gevoerd door het collectief van buurtbewoners van Ukkel-Centrum met de steun van de gemeente en vzw Tous à pied, dat

geleid heeft tot de opmaak van kaarten die de mobiliteitspraktijken in de wijk illustreren en een specifieke signalisatie voor voetgangers.

