



TRAJECT



ONTWERP VAN TUSSENTIJD'S VERSLAG

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 1 - Diagnose van de huidige situatie
GEMEENTE UKKEL

COLOFON

Titel: GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN - Fase 1 - Diagnose van de huidige situatie
Opdrachtgever: Gemeente Ukkel

Contactpersoon: France Gabriel

Datum: 17/01/2022

Versie : 1.5 - versie met de opmerkingen van het Begeleidingscomité & de Gemeente;
goedgekeurd door het College

Projectleidster: Marie Hain

Auteurs: Marie Hain, Louis de Grady, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent
+ 32 9 312 34 33

Btw: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Kantersteen 47
1000 Brussel
+ 32 2 505 40 46

Inhoudstafel

1	ALGEMENE CONTEXT	6
1.1	Een noodzakelijke update	6
1.2	De doelstellingen en structuur van het GMP	8
1.2.1	Structuur van het GMP	8
1.2.2	Opstelling en participatie	8
2	GRONDGEBIED EN BEVOLKING	11
2.1	Algemene situatie	11
2.2	Structuur en functie van het grondgebied	13
2.3	Bevolkingskenmerken	15
3	MOBILITEITSNODEN EN MODALE AANDELEN	18
3.1	Structuur van de verplaatsingen	18
3.2	Modale verdeling van de verplaatsingen	18
4	VOORNAAMSTE VERKEERSKNOOPPUNTEN	21
4.1	Een multifunctionele gemeente	21
4.2	Focus op de schoolmobiliteit	26
4.2.1	Ukkel, een belangrijk scholencentrum in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	26
4.2.2	De evaluatie van het modale profiel van de verplaatsingen naar school	27
4.2.3	De initiatieven en projecten	28
5	KRACHTLIJN 1: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE	29
5.1	Definitie en doelstelling	29
5.2	Voetgangersnetwerk	31
5.2.1	Voetgangersroutes	31
5.2.2	Hiërarchie van het voetgangersnetwerk	33
5.2.3	Projecten en perspectieven voor het voetgangersnetwerk	38
5.3	Fietsnetwerk	39
5.3.1	Fietsroutes	39
5.3.2	Hiërarchie van het fietsnetwerk	42
5.3.3	Projecten en perspectieven voor het fietsnetwerk	48
5.4	Openbaarvervoernetwerk	50
5.4.1	Bediening van het openbaar vervoer	50
5.4.2	Hiërarchie van het openbaarvervoernetwerk	52
5.5	Autonetwerk	62
5.5.1	Bediening van het autonetwerk	62
5.5.2	Hiërarchie van het autonetwerk	65

5.6	Vrachtverkeersnetwerk	73
5.6.1	Verplaatsingen van vrachtwagens in de gemeente	73
5.6.2	Hiërarchie van het vrachtverkeersnetwerk	74
5.7	Grijze gebieden van de multimodale specialisatie	77
5.7.1	Definitie	77
5.7.2	Aanpak	77
5.7.3	Samenvatting	83
6	KRACHTLIJN 2: STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN VERKEERSLUWE MAZEN	84
6.1	Definitie en doelstellingen	84
6.2	Voorstelling van de Ukkelse mazen	85
6.3	Situatie per maas	89
6.3.1	Maas "Globe-Hoogte Honderd"	89
6.3.2	Maas "Brugmann"	92
6.3.3	Maas "Churchill"	93
6.3.4	Maas "Sterrenwacht"	96
6.3.5	Maas "Lorraine"	98
6.3.6	Maas "Ukkel-Zuid"	100
6.3.7	Maas "Neerstalle"	102
6.3.8	Maas "Calevoet"	103
7	KRACHTLIJN 3: AANSPORING, COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING IN HET KADER VAN MULTIMODALITEIT	105
7.1	Inleiding	105
7.2	Multimodale toegankelijkheid van de gemeente	105
7.2.1	Een gemeente met vele parken en groene ruimtes, met een wandelvriendelijk landschap	105
7.2.2	Een gemeente waar het goed fietsen kan zijn	106
7.2.3	Een gemeente met vrij veel openbaar vervoer	108
7.3	Bestaande instrumenten en diensten	111
7.3.1	Informatiekanalen	111
7.3.2	Raadgevende opdracht	111
7.3.3	Evenementen	111
7.3.4	Bestaande diensten en infrastructuur	113
7.4	Doelgroepen voor multimodale promotie	121
7.5	Organisatie van leveringen	123

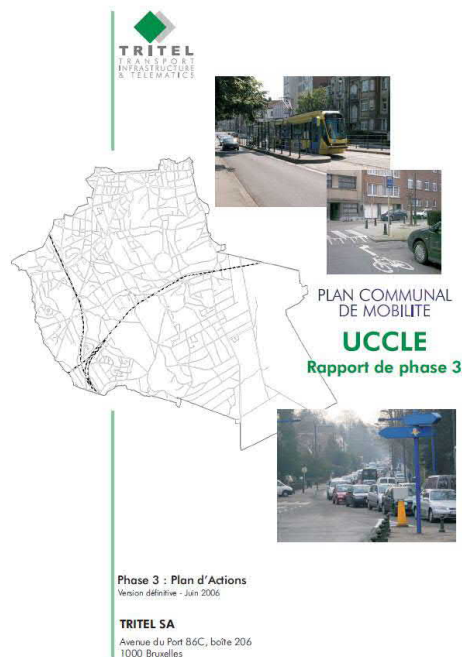
8	KRACHTLIJN 4: PARKEERSTRATEGIE	125
8.1	Voorwoord.....	125
8.2	Parkeeraanbod op de openbare weg	125
8.2.1	Gereguleerd parkeren	128
8.2.2	Vorbehouden parkeerplaatsen	132
8.2.3	Parkeerterreinen op openbare weg	133
8.2.4	Controle op parkeren.....	133
8.3	Parkeren buiten de openbare weg.....	134
8.3.1	P+R Stalle.....	134
8.3.2	Openbare parkings	134
8.3.3	Pooling van parkings buiten de openbare weg	134
8.4	Vraag naar parkeergelegenheid	136
8.4.1	Nachtelijke vraag.....	136
8.4.2	Vraag overdag	138
8.4.3	Vraag 's avonds.....	140
8.4.4	Vrijstellingskaarten	142
8.5	Conclusie en voornaamste uitdagingen	143

1 ALGEMENE CONTEXT

1.1 EEN NOODZAKELIJKE UPDATE

De wens om de mobiliteitsstrategie van de gemeente bij te werken

Het vorige Gemeentelijk Mobiliteitsplan - GMP dateert uit 2006 en had een grondige make-over nodig. Het College heeft er zich in haar beleidsverklaring 2018-2024 dan ook toe verbonden om het GMP te herzien. Mobiliteit is inderdaad van groot belang: *"In deze ambtsperiode vormt een betere mobiliteit op het gemeentelijk grondgebied een prioriteit. We moeten erover waken om verschillende verplaatsingsmethodes niet tegen elkaar op te zetten. We gaan resoluut voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteit in onze gemeente en de aanmoediging van actieve verplaatsingsmethodes (per fiets, te voet, ...) en het openbaar vervoer door een kwalitatief intermodaal aanbod te voorzien."*



Figuur 1 - Gemeentelijk Mobiliteitsplan Ukkel van juni 2006

Een breder uitvoeringskader voor het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP - Good Move)

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning voorziet dat een gemeente haar mobiliteitsplan om de twaalf jaar herziet. Het was dus hoog tijd voor deze update.

Bovendien vermeldt de ordonnantie het volgende: *"Het gemeentelijk mobiliteitsplan zet inzonderheid het mobiliteitsbeleid uit het gemeentelijk mobiliteitsplan om op lokaal niveau. Het gemeentelijk mobiliteitsplan neemt de verordenende luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan in acht en sluit aan bij de tendensen van de indicatieve luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan."* Diezelfde ordonnantie stelt ook het volgende: *"Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt goedgekeurd binnen een termijn van vierentwintig maanden vanaf de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan."*

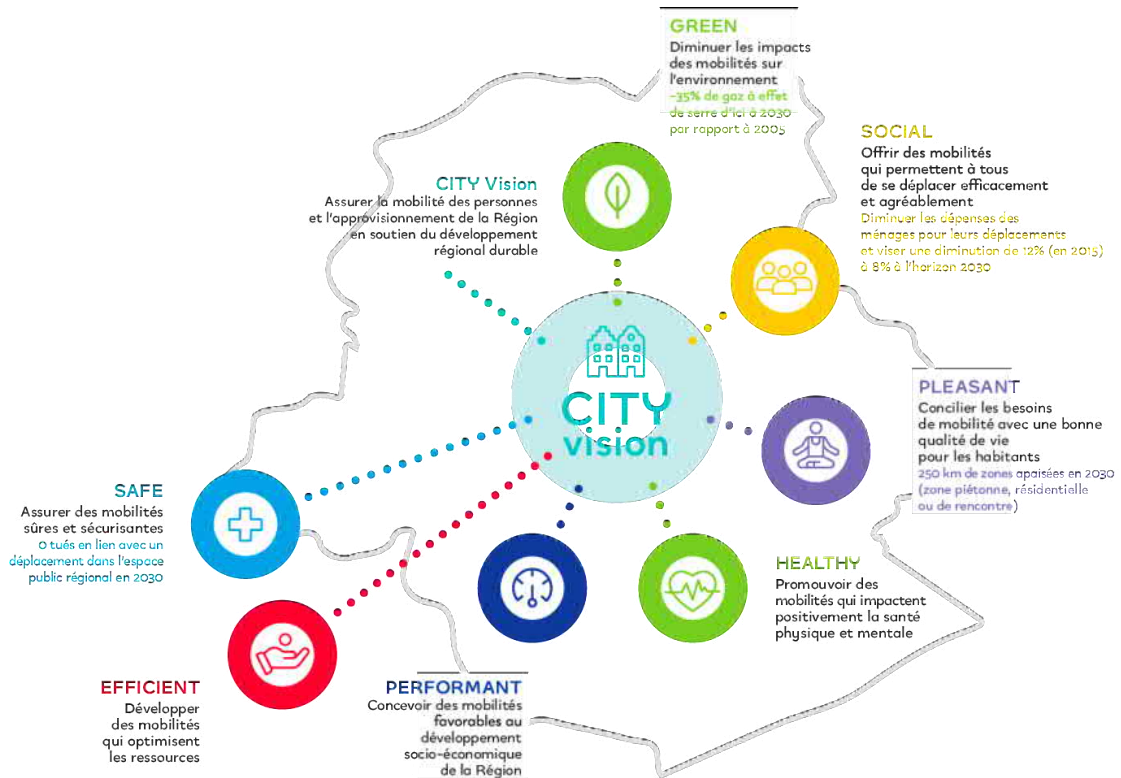
Op 5 maart 2020 heeft de Ministerraad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na een tweede lezing de eindversie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move goedgekeurd. Het reglementaire luik werd aangenomen op 12/07/2021 (bij de derde en laatste lezing).

Het bijgewerkte Ukkelse GMP moet dus binnen de gewestelijke koers passen, maar ook rekening houden met de lokale bijzonderheden.

De ordonnantie vermeldt inderdaad het volgende: “Het gewestelijk mobiliteitsplan is een strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en houdt rekening met de richtingen die worden aangegeven in het gewestelijk ontwikkelingsplan [...]” Het bestaat uit een strategisch en een reglementair luik.

Een City Vision...

Het GewMP kadert inderdaad in een CITY VISION van het GPDO, dat de volgende ambities heeft:



Figuur 2 - City Vision van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030¹

die leidt tot een Mobility Vision tegen 2030

Daar vloeit tegen 2030 een Mobility Vision uit voort, waarvan de zes voornaamste ambities de volgende zijn:

- het aantal verplaatsingen en de gemiddelde afstand ervan beperken, door een multipolaire stad te bouwen gericht op korte afstanden;
- het individueel autogebruik doen afnemen;
- mobiliteit als dienst kracht bijzetten: MaaS (*Mobility as a Service*), deelauto's, enz.;
- gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken aanbieden ongeacht de transportwijze;
- een voluntaristisch parkeerbeleid voeren;
- de stadslogistiek optimaliseren.

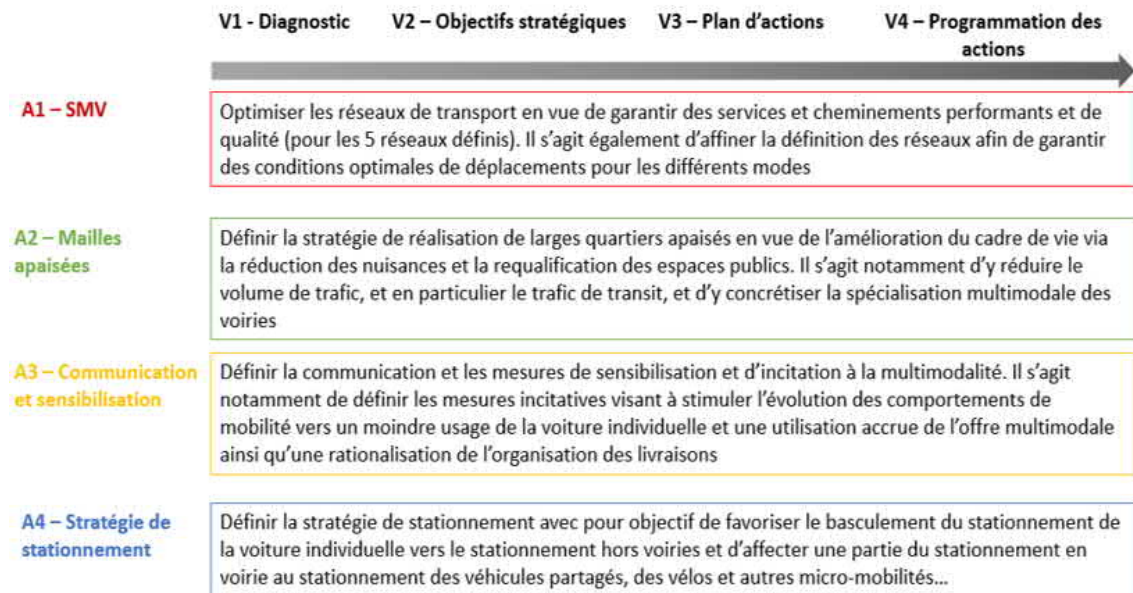
¹ Bron: Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 op de website <https://mobilite-mobiliteit.brussels>

1.2 DE DOELSTELLINGEN EN STRUCTUUR VAN HET GMP

1.2.1 STRUCTUUR VAN HET GMP

Een GMP met vier luiken... en elk vier krachtlijnen

De artikels 12 en 15 van de mobiliteitsordonnantie van 2013 leggen de inhoud vast van de GMP's. De interpretatie van de voorschriften van de ordonnantie leidt tot een opdeling in vier luiken: diagnose, strategische doelstellingen, actieplannen en programmering van de acties.



Figuur 3 - Structuur van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Elk van deze vier luiken telt vier krachtlijnen die op de figuur hierboven staan afgebeeld: multimodale wegenspecialisatie (MWS); strategie voor de uitbouw van rustige mazen; communicatie, sensibilisering en aansporing tot multimodaliteit; parkeerstrategie. De gemeente beschikt wat die laatste krachtlijn betreft over een Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). Dit GMP zal dat plan dan ook aanpassen aan de behoeften zodat beide strategische documenten in overeenstemming blijven.

1.2.2 OPSTELLING EN PARTICIPATIE

Een door een stuurgroep opgevolgd GMP...

Het GMP is in de eerste plaats opgesteld door een studiebureau dat gespecialiseerd is in mobiliteit (en ruimtelijke ordening): Traject Mobility Management (begeleid door Faciliyo voor de participatie en CSD Ingénieurs voor het milieueffectrapport). Daarnaast zorgt een stuurgroep met vertegenwoordigers van verschillende gemeentelijke en gewestelijke diensten, de politiezone en vertegenwoordigers van verschillende operatoren van het openbaar vervoer (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) voor de opvolging en het goede verloop van het GMP. Deze stuurgroep komt minstens één keer bijeen in elke fase van het GMP.

opgesteld in samenwerking met de burgers...

De gemeente wil zoveel mogelijk mensen mobiliseren aan de hand van een overlegproces voor iedereen die wil bijdragen aan het GMP:

- burgers en buurtbewoners (families, jongeren en senioren, ...)
- dynamische verenigingen die (sociale, culturele, ...) projecten opzetten
- academische en economische actoren
- wijkcomités
- enz.

Er werd onder meer contact opgenomen met de Ukkelse verenigingen en wijkcomités om een verbindingsrol te spelen en zo hun publiek te mobiliseren en de informatie door te geven.

Zo zijn er in deze diagnosefase drie participatieve initiatieven genomen:

- er werd een pagina gewijd aan het GMP op het participatieplatform geplaatst: <https://uccl.monopinion.belgium.be>;
- via datzelfde platform werd er gedurende een maand, van 10 mei tot en met 10 juni, een enquête verspreid (*zie details in het kader hieronder*);
- op donderdag 10 juni 2021 werd er via videoconferentie een eerste participatieworkshop georganiseerd: dankzij de actieve deelname van 70 personen konden we in deze workshop dieper ingaan op de prediagnose en de methodologie, intentie en uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. De fragmenten en documenten van deze workshop zijn [online](#) beschikbaar.

ONLINE ENQUÊTE

De communicatie rond de lancering van de enquête gebeurde aan de hand van het magazine Wolvendael, er werden flyers in de brievenbussen gestoken, social media-posts geplaatst (Facebook-pagina van de gemeente), posters opgehangen in de gebouwen van de gemeente en op openbare plaatsen en er werd ook gemaïld naar de verenigingen en socio-economische contacten in de gemeente.

In totaal namen 1014 mensen deel aan de enquête. Dat kan weinig lijken voor een gemeente met meer dan 80 000 inwoners, maar voor dit soort vragenlijst (invultijd, gevraagde betrokkenheid, specifieke aspecten van de bevroegde thema's...) is dat een hoog en motiverend cijfer.

De "bruto"-resultaten van de enquête staan in een bijgevoegd verslag ([online](#)) en dienden als basis voor deze diagnose. We moeten er echter wel op wijzen dat de gekozen methode, namelijk een enquête bij het "grote publiek", vrij toegankelijk en digitaal, anders is dan een "steekproef" of een geloot "panel"... Het is dan ook duidelijk dat deze resultaten niet gelden voor de volledige Ukkelse bevolking. Ze geven het gebruik, de moeilijkheden, de mening en de standpunten weer van de deelnemers aan de enquête. Bovendien kon deze vragenlijst niet alleen door Ukkelaren worden ingevuld, maar ook door mensen die zich om bijvoorbeeld professionele redenen naar Ukkel verplaatsen. Maar dat doet niets af aan hun waarde en nut voor deze diagnose. Er werd natuurlijk wel rekening gehouden met het profiel van de deelnemers (voornamelijk inwoners uit het noorden van de gemeente, hogere motorisatiegraad dan het gemeentegemiddelde, huishoudens zonder auto's ondervertegenwoordigd, enz.) bij de interpretatie van de resultaten.

Via deze participatie willen we de mensen ook beter informeren en zo het ownership over de mobiliteitsuitdagingen versterken. Daarom wordt het burgerplatform ook gebruikt om allerlei documenten en informatie te delen in verband met de herziening van het GMP. Kennis en een goed begrip zijn immers noodzakelijk om de burgers zo optimaal mogelijk bij het denkproces te betrekken.



Dit document bevat de bijdragen die uit deze drie overlegmomenten komen. Om ze duidelijker weer te geven, staan ze in kadertjes.

Merk daarenboven op dat sommige Ukkelse collectieven en verenigingen deze gelegenheid te baat hebben genomen om hun opmerkingen en standpunt te delen via directe bijdragen (mails, nota's, adviezen):

- Ukkelse Gemeentelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap (GAPH);
- Ukkelse Adviesraad voor Ouderen;
- Burgercollectief van het Schlumbergerpark;
- Wijkcomité Vronerode;
- ACQU - gegroepeerd advies;
- Wijk Oxy15;
- en het comité van Kinsendael.

Deze adviezen werden gelezen en in overweging genomen bij de diagnose.

Ten slotte werd de diagnose ook gevoed met de verschillende aanvragen, vragen of opmerkingen die burgers of gebruikers de Mobiliteitscel rechtstreeks toestuurden op het adres mobiliteit@ukkel.brussels.

goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen...

Het College van Burgemeester en Schepenen keurt elk luik van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan goed. Bij de goedkeuring houdt het College onder meer rekening met de opmerkingen en gemotiveerde adviezen van het Begeleidingscomité en met de resultaten van de participatieworkshops.

onderworpen aan openbaar onderzoek...

In de eindfase van de laatste luiken van het actieplan en de planning van die acties worden het GMP en het bijhorende milieueffectenrapport gedurende 60 dagen onderworpen aan openbaar onderzoek. De enquête wordt geanalyseerd door de gemeentelijke diensten en het studie bureau. Het GMP-ontwerp wordt nadien aangepast indien nodig. Het GMP is na een tweede lezing goedgekeurd door het College en de Raad en nadien door de Brusselse regering.

en bovendien gekoppeld aan andere projecten en studies

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is niet met oogkleppen op geschreven. Het plan werd gevoed door en houdt verband met andere projecten, studies en dynamieken rond de Ukkelse mobiliteit, waaronder sommige zelf participatie-initiatieven opzetten, zoals:

- de Ukkelse Staten-Generaal die plaatsvonden van 21 september t.e.m. 12 oktober 2021;
- de opmaak van het toekomstige Klimaatactieprogramma (KAP);
- de werken in de maas "Neerstalle" die binnenkort zullen aanvangen in het kader van het Lokaal Mobiliteitscontract;
- de mobiliteitsstudie in en rond Ter Kamerenbos, in samenwerking met de Stad Brussel, het Gewest en andere gemeentes;
- en andere lopende of toekomstige heraanlegprojecten van de openbare ruimte, zoals de Alsebergsesteenweg of het Sint-Jobsplein.

2 GRONDGEBIED EN BEVOLKING

2.1 ALGEMENE SITUATIE

Ukkel, een uitgestrekte gemeente in het zuiden van het Gewest...

Met een oppervlakte van 22,91 km² ofwel 14% van het gewestelijk grondgebied is Ukkel de tweede grootste gemeente van het Gewest (na Stad Brussel). De gemeente bevindt zich in het zuiden van het Gewest en grenst:

- in het oosten aan de gemeentes Stad Brussel (met het Ter Kamerenbos) en Watermaal-Bosvoorde (voorbij het Zoniënwoud);
- in het noorden aan Elsene;
- in het noordwesten aan Vorst;
- en in het zuiden aan Sint-Genesius-Rode, Drogenbos en Linkebeek (in het Vlaams Gewest).

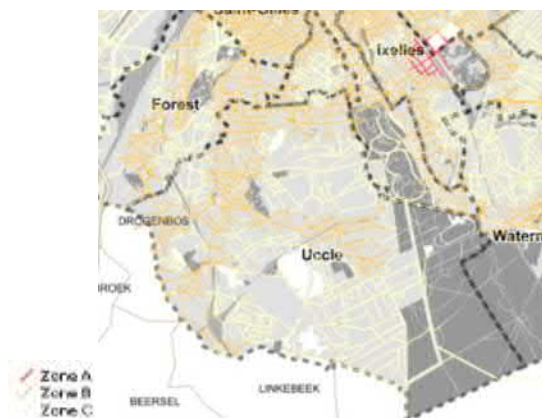
met als gevolg voornamelijk relaties met de gemeentes uit dat kwadrant van het Gewest

Dankzij haar ligging heeft Ukkel bevoorrechte banden met de gemeentes van de tweede Brusselse kroon, alsook met Vlaams- en Waals-Brabant. Die gebieden zijn inderdaad verbonden via het wegennet, maar ook via spoorwegen en dan meer bepaald het GEN-netwerk dat momenteel wordt uitgebreid (lijn 124 naar Linkebeek, Beersel, Waterloo, Eigenbrakel, Nijvel, enz.) en de buslijnen van TEC en De Lijn. Het Ter Kamerenbos en het Zoniënwoud beperken dan weer sterkere banden met de verschillende gemeentes uit de tweede kroon die in het oosten liggen (te beginnen met Watermaal-Bosvoorde).

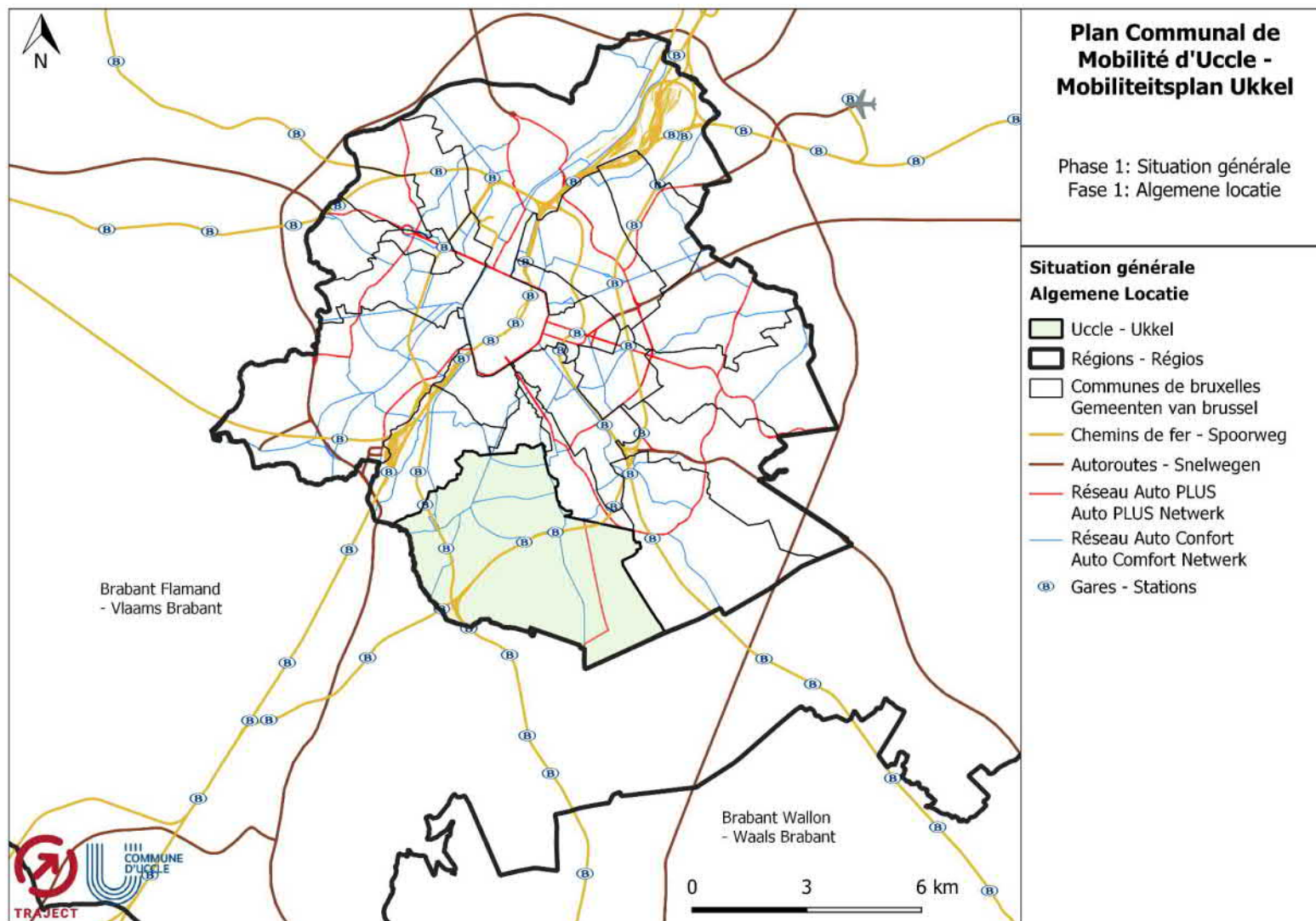
⇒ zie ook de analyse van de mobiliteitsstromen hierna (3.1).

Transportnetwerken tussen Ukkel en het centrum van het Gewest

Ukkel wordt bediend door verscheidene openbare vervoersnetwerken die de gemeente met de rest van het Gewest verbinden, waarvan het structurerend netwerk wordt gevormd door de spoorlijnen 26 (rond Brussel langs het oosten, via Etterbeek tot aan Schaarbeek/Haren) en 124 (Vorst en Brussel-Zuid), alsook de tramlijnen 3 (Churchill - Esplanade), 4 (Stalle - Brussel-Noord) en 7 (Vanderkindere - Heizel) die in het noorden liggen. Het OV-aanbod is er echter beperkt. De gemeente wordt dus in zone "B" of "C" ondergebracht: volgens de kaart met de bereikbaarheid gedefinieerd in het kader van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), ligt het grootste gedeelte van de gemeente in een bereikbaarheidszone "C" (matig bediend door het openbaar vervoer). Het noorden van de gemeente ligt in een beschikbaarheidszone "B" (goed bediend door het openbaar vervoer). Dat komt overeen met 6 treinen/uur en 15 trams/uur in elke rijrichting. We merken wel op dat de gemeente geen zone "A" telt (heel goed bediend). Dat komt omdat de gemeente geen metro heeft, noch een structurerende tram op ringlijn in het centrum.



Figuur 4 - Stuk van de kaart met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer - Bron: Brugis



Figuur 5 - Ligging van de gemeente Ukkel in het Brusselse Gewest

2.2 STRUCTUUR EN FUNCTIE VAN HET GRONDGEBIED

Een voornamelijk residentiële gemeente uit de tweede kroon...

Met 84 770 inwoners (STATBEL, 2021) op een oppervlakte van 22,90 km² is de gemeente Ukkel dunbevolkt (3548 inw./km²) in vergelijking met Brussel (7282 inw./km²). De bevolkingsdichtheid is groter in het noorden van de gemeente en neemt af naar het zuiden toe.

Volgens STATBEL is de Ukkelse bevolking met meer dan 8% gestegen tussen 2010 en 2020, wat dan weer een minder snelle stijging is dan die op gewestelijk niveau (12%). Die stijging is voornamelijk te danken aan een positief internationaal migratiesaldo²; het interne migratiesaldo³ en het natuurlijke saldo⁴ bleven quasi nul.

Ukkel is voornamelijk een residentiële gemeente, maar heeft ook bedrijven en economische activiteit. Als we de 2741 economische uitbatingen (ofwel 7% van het gewestelijk totaal)⁵ in de gemeente tellen, dan zien we dat de gemeente vooral een paar structurerende handelskernen heeft (zie Hoofdstuk 4 - Voornaamste verkeersknooppunten).

met grote groene gebieden

Bijna een vijfde van alle groene ruimte in het Gewest ligt in Ukkel. Die ruimte draagt inderdaad bij tot het groen-blauw netwerk van het Brusselse Gewest, meer bepaald in het zuiden van de gemeente waar het Zoniënwood, de Avijvlakte en de Kauwberg liggen. Bovendien ligt het natuurreservaat Kinsendael-Kriekenput ook in het zuiden van Ukkel, dichtbij het station Kalevoet. Het is een belangrijk knooppunt van het groen-blauw netwerk van het Gewest met een grote diversiteit (bos, vijvers, beekjes, weides, enz.). Merk ook op dat de groene wandeling (60 km) ten zuiden van de gemeente loopt: dat is een pad langs het hele Gewest en is toegankelijk voor fietsers en voetgangers (markering in beide richtingen).

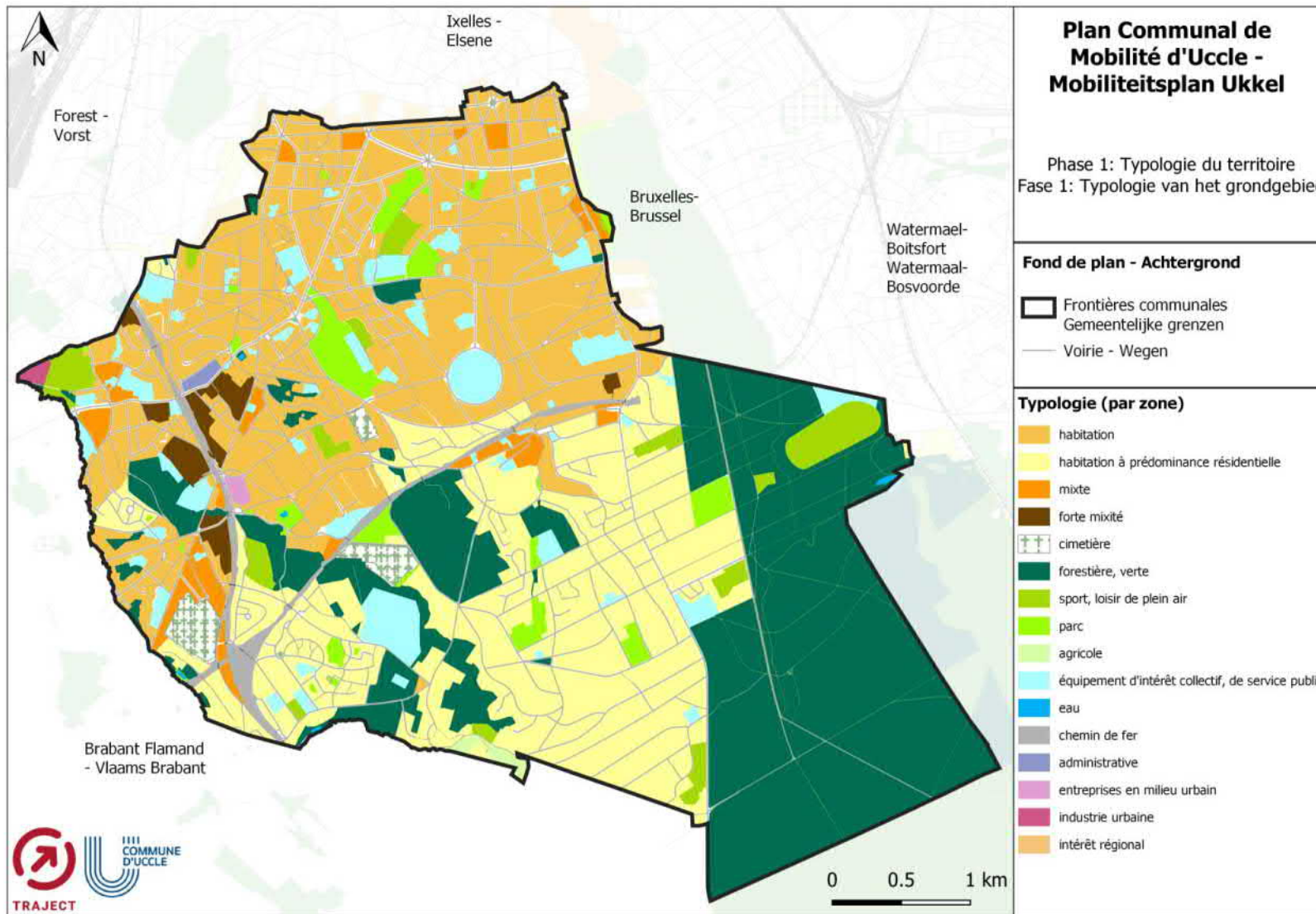
Onderstaande kaart (Figuur 6) beeldt de aanwezige typologieën af (volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan), meer bepaald de residentiële functie (woonzone) en de groene zones zijn duidelijk zichtbaar. Toch zijn er ook enkele gemengde of onduidelijke gebieden in het grondgebied.

² Internationaal migratiesaldo: verschil tussen de mensen die uit het buitenland komen en zich in Ukkel vestigen en de mensen die de gemeente verlaten om zich in het buitenland te vestigen.

³ Intern migratiesaldo: verschil tussen de mensen die in Ukkel aankomen vanuit andere Belgische gemeentes en de mensen die de gemeente verlaten om zich elders in België te vestigen.

⁴ Natuurlijk saldo: verschil tussen de geboortes en de overlijdens.

⁵ Waarde uit 2019, bron: BISA. Voor de telling worden enkel zaken met loontrekkenden in rekening genomen.



Figuur 6 - Typologie van het grondgebied - Bron: Gewestelijk Bestemmingsplan

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN - Phase 1 - Diagnostic de la situation existante
17 JANUARI 2022

2.3 BEVOLKINGSKENMERKEN

Enkele verschillen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voornamelijk op socio-economisch vlak...

Ukkel onderscheidt zich van de andere gemeentes in het Gewest door haar relatief hoog economisch niveau, met zeer rijke huishoudens (meer bepaald in het zuiden van de gemeente) en welgestelde gezinnen uit de middenklasse (noorden en oosten). Het gemiddelde totale netto belastbaar inkomen ligt 3213 euro hoger dan Brusselse gemiddelde (22 936 euro in Ukkel tegenover 19 723 euro in het Gewest, bron STATBEL, jaar 2018). De vermogensindex van de Ukkelse bevolking bevestigt dat met een resultaat van 112, vergeleken met 78 voor het Gewest (2018, BISA). Bovendien ligt de werkloosheidsgraad ook 5,1 procentpunten onder het gewestgemiddelde (BISA, 2018).

Het aandeel mensen van 65 jaar en meer ligt ook 6 punten hoger in Ukkel dan gemiddeld in het Gewest. Ukkel is zo een van de oudste gemeentes van het Gewest en we weten dat die bevolkingsgroep specifieke mobiliteitsbehoeften heeft, aangezien we minder zelfstandig worden naarmate we ouder worden.

Wat het profiel van de huishoudens betreft, telt de gemeente Ukkel minder alleenstaanden (41,5%) dan het gewestgemiddelde (45,9%), maar wel iets meer éénoudergezinnen (13% vergeleken met 11,6%) (BISA, 2020).

Het aantal buitenlanders (buiten EU) die in de gemeente wonen ligt lager dan het gemiddelde van het Gewest, maar het aantal burgers van binnen de Europese Unie is hoger. De meest vertegenwoordigde nationaliteiten (buiten Belgisch) in Ukkel zijn Frans, Italiaans, Portugees en Spaans (BISA, 2015). Dat kunnen we verklaren door specifieke voorzieningen als de internationale en Europese scholen (zie punt 4.2).

	Ukkel	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vershil
Bevolkingsleeftijd			
Gemiddelde leeftijd	41,7	37,6	+4,1
Aandeel 0-17 jaar (%)	20,1	22,7	-2,6
Aandeel 18- 64 (%)	60,8	64,2	-3,4
Aandeel 65 en ouder (%)	19,1	13,1	+6
Profiel van de huishoudens			
Aandeel buitenlanders (%)	32,9	35,3	-2,4
Aandeel EU-burgers -28 (zonder België) (%)	26,5	23,3	+3,2
Aantal particuliere huishoudens	38 316	555 967	-517 651
Gemiddelde gezinsgrootte	2,2	2,2	
Aantal alleenstaanden onder het totaal aantal particuliere huishoudens (%)	41,5	45,9	-4,4
Aantal éénoudergezinnen onder het totaal aantal particuliere huishoudens (%)	13	11,6	+1,4
Inkomens en werkloosheidsgraad			
Werkloosheidsgraad (15-64 jaar) (%)	12	17,1	-5,1
Gemiddelde totale netto belastbaar inkomen uit de aangiftes (euro)	22 936	19 723	+3213
Vermogensindex (België = 100)	112	78	+34

Figuur 7 - Socio-economische indicatoren van Ukkel vergeleken met het Gewest - Bron: BISA

Andere gemeentelijke verschillen

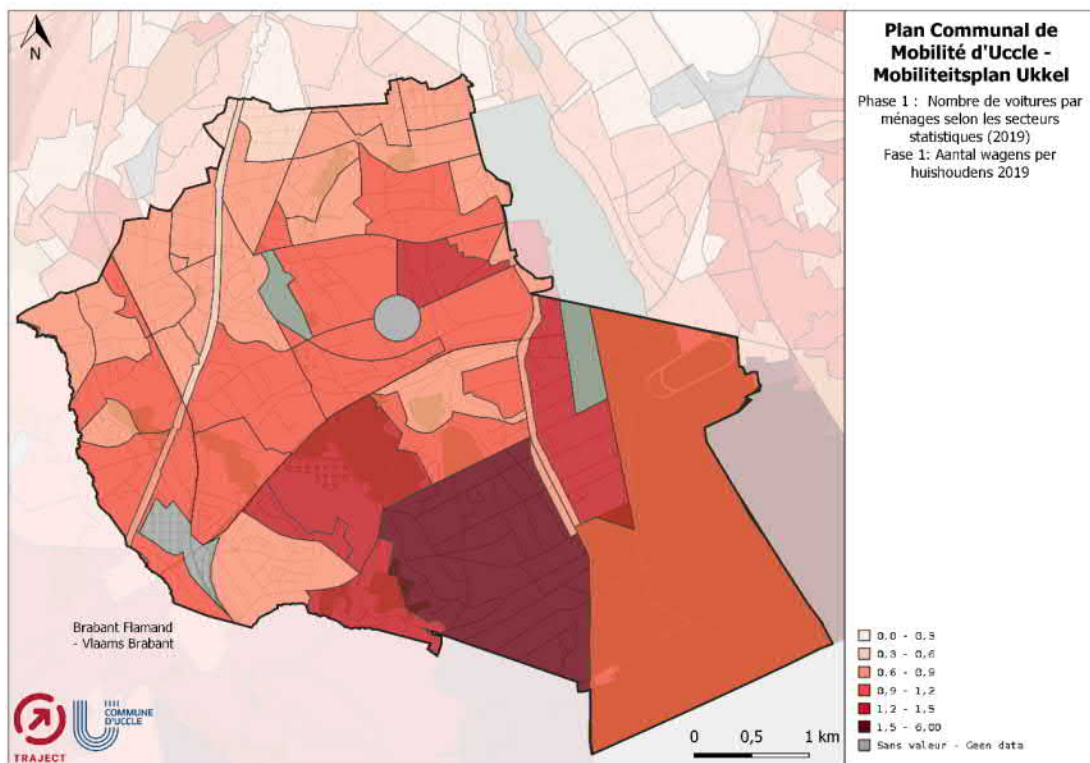
Wat de bevolkingsleeftijd betreft, wonen er in de wijken "Kalevoet-Moensberg", "Dieweg", "Sint-Job Kauwberg" en "Kriekenput-Homborch-Verrewinkel" relatief jonge mensen (0-17 jaar). In de wijk "Globe" wonen er meer mensen tussen 18 en 64 jaar oud. Tot slot wonen er in de wijken "Diesdelle", "Fort Jaco", "Observatorium", "Montjoie-Langeveld", en "Churchill" voornamelijk oudere mensen van 65 jaar en meer. Zij maken tussen 20 en 25% uit van het totaal aantal inwoners van die wijken.

De éénoudergezinnen wonen voor het grootste deel in de wijken "Sint-Job Kauwberg", "Dieweg", "Globe", "Kalevoet-Moensberg" en "Kriekenput-Homborch-Verrewinkel". Bovendien merken we ook op dat er in die laatste wijk het grootste aantal sociale woningen liggen. Meer dan 50% van de woningen in die wijk zijn effectief sociale woningen (wijkmonitoring, 2019). In de wijk "Kalevoet-Moensberg" liggen er ook sociale woningen; iets meer dan 13% van het totale aantal huishoudens in die wijk.

Motorisatie van de huishoudens

In 2019 telden we in Ukkel 32 724 ingeschreven voertuigen⁶ voor 38 121 huishoudens, ofwel een gemiddelde van 0,85 wagens per huishouden. Dat aantal ligt hoger dan het gewestgemiddelde (0,59 wagens/huishouden) en dan dat van de buurgemeentes uit de eerste kroon (0,59 in Vorst; 0,44 in Elsene; 0,36 in Sint-Gillis), maar is gelijkaardig aan het gemiddelde van de Brusselse gemeentes uit de tweede kroon (0,86 in Watermaal-Bosvoorde of 0,82 in Oudergem).

Als we even kijken naar de verdeling van die motorisatie volgens de statistische sectoren van de gemeente, stellen we een groot verschil vast tussen noord en zuid.



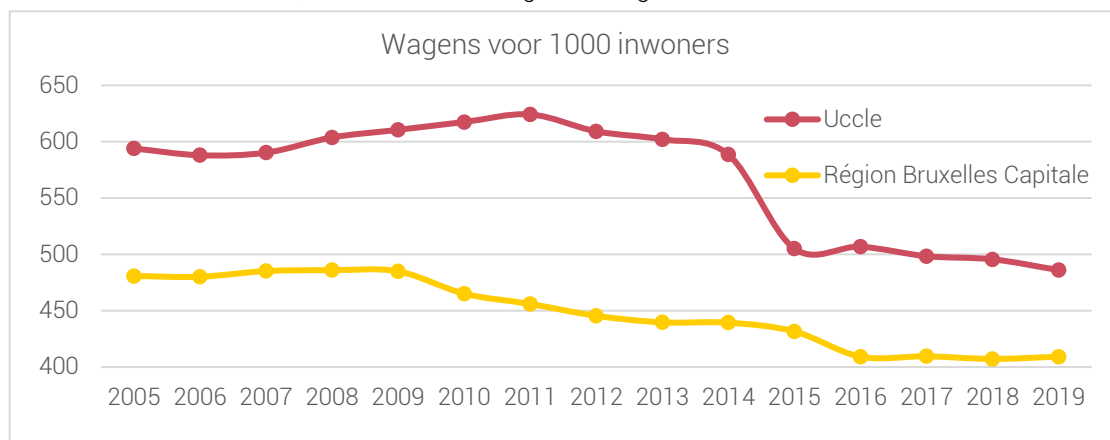
Figuur 8 - Aantal voertuigen per huishouden volgens de statistische sectoren (2018) - Bron: Mobigis / STATBEL

⁶ Bron: STATBEL. STATBEL heeft een methode ontwikkeld om de ingeschreven voertuigen op naam van een natuurlijke persoon (DIV-document) te tellen, alsook de bedrijfswagens waarover de huishoudens beschikken. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/wagenbezit-huishouden>

Aantal voertuigen	% van de huishoudens
Geen voertuig	38%
1	44%
2	14%
3 +	4%

Figuur 9 - Verdeling van de Ukkelse huishoudens volgens hun motorisatie (2019)

De motorisatiegraad ligt dan wel hoger dan het gewestgemiddelde (486 voertuigen voor 1000 Ukkelaren in 2019 tegenover 409 in het Gewest), toch is er sinds tien jaar een dalende trend waarneembaar - een lichte, maar stabiele daling - wat de grafiek hieronder aantoont.



Figuur 10 - Evolutie van het wagenpark⁷ tussen 2005 en 2019 in Ukkel en het Brusselse Gewest



De motorisatie van de Ukkelse huishoudens werd ook bestudeerd in het kader van de enquête. Daaruit blijkt het volgende:

- ⇒ 15% van de deelnemers hebben geen wagen voor hun huishouden (ook geen bedrijfswagen), ofwel een kleiner aandeel dan het gemiddelde van de gemeente (twee keer minder);
- ⇒ bijna één huishouden op twee dat deelnam aan de enquête heeft een wagen, ofwel ongeveer het gemeentegemiddelde;
- ⇒ 32% van de huishoudens die hebben deelgenomen hebben twee wagens, dat wil zeggen dat de huishoudens met meerdere voertuigen oververtegenwoordigd zijn in deze enquête.

NOMBRE DE VOITURE PAR MÉNAGE...

AANTAL AUTO'S PER HUISHOUDEN...

N = 880



15 %



49 %



32 %



3 %



1 %

⁷ Bron: BISA, volgens DIV - FOD Mobiliteit en Transport; hier staan voertuigen voor gewone en gelijkgestelde voertuigen (minibus, camping cars, ambulances, taxi's...). Het gaat ook over het park van zowel natuurlijke als rechtspersonen.

3 MOBILITEITSNODEN EN MODALE AANDELEN

3.1 STRUCTUUR VAN DE VERPLAATSINGEN

Bijna 470 000 dagelijkse verplaatsingen van en naar Ukkel (situatie 2018)

Voor de opmaak van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2017 werd een analyse gemaakt van de verplaatsingen binnen, van en naar elke gemeente van het Gewest, en werd de modale verdeling van die verplaatsingen in kaart gebracht (cf. onderstaand schema). Die gegevens zijn interessant, maar we moeten ze voorzichtig gebruiken:

- het gaat namelijk om resultaten van een modellering, de waardes benaderen dus een “tastbare” werkelijkheid, maar geen “reële”;
- en de mobiliteitsgewoontes (en dus de modale verdeling) zijn sindsdien veranderd. Dat blijkt uit de relatief opmerkelijke stijging van het aantal verplaatsingen met de fiets de laatste jaren.

Deze schattingen maken gewag van bijna 469 000 dagelijkse verplaatsingen van en naar Ukkel⁸. Zo komen we tot een ratio van **3,9 dagelijkse verplaatsingen per inwoner-baan⁹ voor Ukkel**, ofwel een hoger ratio dan het gemiddelde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2,8 verplaatsingen/dag), maar een lager dan dat in de sector Vijfhoek (6,4 verplaatsingen/dag). Het resultaat voor Ukkel komt overeen met de mobiliteit in de gemeentes uit de tweede kroon, zoals 4,1 verplaatsingen/dag per inwoner-baan in Watermaal-Bosvoorde of 3,6 verpl./dag in Vorst.

De modale verdeling van die verplaatsingen is nog interessanter om te begrijpen en te bestuderen dan het globale volume aan verplaatsingen. Ze zijn immers een “foto” van de huidige situatie van het gebruik en het gewicht van de verschillende verplaatsingsmodi, wat ons in staat stelt om de mogelijke groeimarges in te schatten.

3.2 MODALE VERDELING VAN DE VERPLAATSINGEN

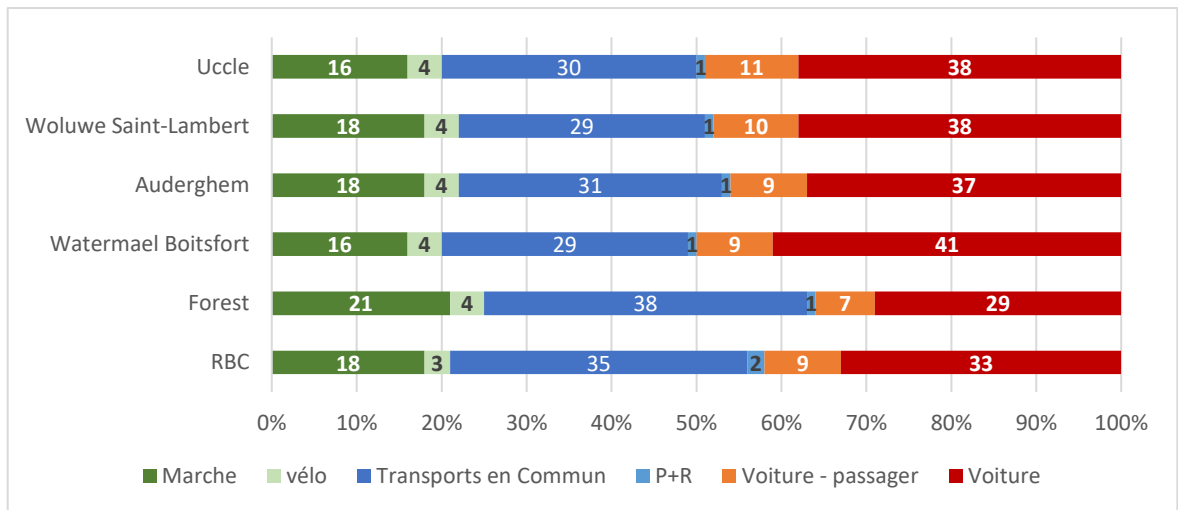
Verplaatsingen te voet en met de fiets in lijn met het gemiddelde van de gemeentes uit de tweede kroon

In Ukkel worden iets minder dan één op vier verplaatsingen te voet of met de fiets afgelegd (20%). De Gemeente behaalt zo een aandeel actieve vervoersmodi dat amper hoger ligt dan het gewestgemiddelde (21%). Dat aandeel actieve vervoersmodi komt in het totaal aantal verplaatsingen van/naar overeen met dat van de gemeentes uit de tweede kroon, behalve voor de buurgemeente Vorst. Daar ligt het modale aandeel verplaatsingen te voet licht hoger. Schaarbeek, Evere, Koekelberg en Sint-Gillis (26%) behalen de hoogste modale aandelen voor actieve verplaatsingswijzen.

Het modale aandeel van de fiets blijft dan wel beperkt in 2018, net als het gewestgemiddelde (4% van de verplaatsingen), toch merken we op dat dat aandeel sinds enkele jaren al constant stijgt (zie volgende hoofdstukken).

⁸ Opmerking: de stromen die de gemeente doorkruisen (puur transitverkeer) zijn hier niet in opgenomen. Het is dus het totaal aantal verplaatsingen vanuit/naar de Gemeente (ook de interne verplaatsingen).

⁹ Met een ratio van 87 000 inwoners voor 33 100 banen in Ukkel (situatie 2018). Nota: in 2018 telden we 32 294 loontrekkenden (van meer dan 15 jaar oud) en zelfstandigen (mantelzorgers inbegrepen) - Bron: BISA.

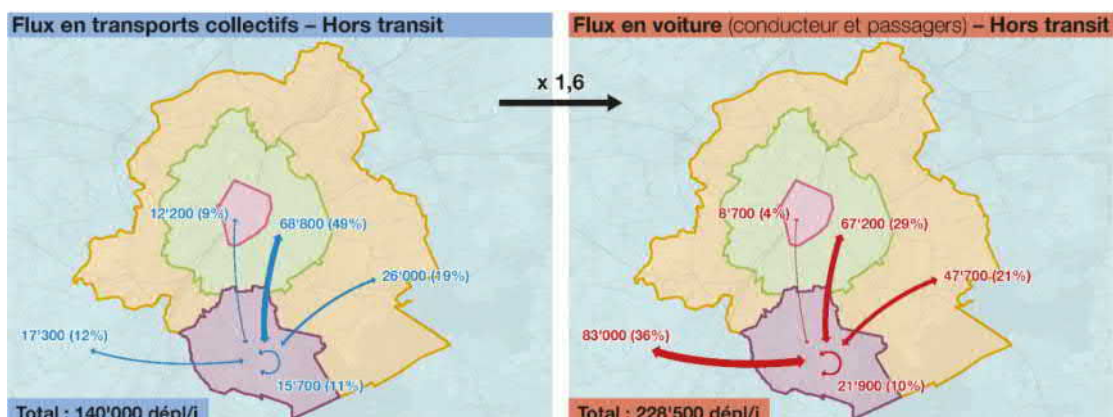


Figuur 11 - Modale aandelen van de verplaatsingen in Ukkel en in de buurgemeenten uit de tweede kroon van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Bron: modellering Brussel Mobiliteit - stand van zaken 2018

Een modaal aandeel voor het openbaar vervoer van 30% in lijn met het gemiddelde van de buurgemeenten

Wat de verplaatsingen met het openbaar vervoer betreft, ligt het aandeel op 30% en dus in lijn met het gemiddelde van de buurgemeenten. Deels komt dat door de structuur van het openbaar vervoeraanbod (grotendeels radiaal) en het bijhorende bedieningsniveau (cf. eerder vermelde kaart met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, waar Ukkel in zone B of C ligt).

Bijna de helft (49%) van de verplaatsingen met het openbaar vervoer komen uit/gaan naar de gemeentes uit de eerste kroon, zie Figuur 12 hieronder. Het is echter ook belangrijk om te benadrukken dat een groot aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer plaatsvinden binnen de gemeente zelf (11%). Dat is iets meer dan de verplaatsingen met als bestemming de Vijfhoek (9%). Er zijn bovendien meer verplaatsingen met het openbaar vervoer naar/uit de andere gemeentes uit de tweede kroon (19%) dan naar/uit de gemeentes buiten het Gewest (12%).



Figuur 12 - Verplaatsingen met het openbaar vervoer en de wagen uit/naar Ukkel: modellering Brussel Mobiliteit - stand van zaken 2018

Merk wel op dat het gebruik van het openbaar vervoer zowel in Ukkel als in de rest van het Gewest daalt sinds maart 2020 en de eerste lockdown.

Meer gebruik van de wagen

Bijna één op twee verplaatsingen in Ukkel gebeuren met de wagen (49%). Het aantal verplaatsingen met de wagen uit/naar Ukkel is hoger dan het gewestgemiddelde (42%), maar "hangt samen" met de ligging van de gemeente (gemeente uit de tweede kroon, structuur van het wegennet, motorisatie van de huishoudens, cf. vorig en volgend hoofdstuk). Merk vooral het belangrijk aandeel op van

verplaatsingen met de wagen als "passagier" (we denken dan voornamelijk aan kinderen afzetten aan school). Dat aandeel ligt twee procent hoger dan het gewestgemiddelde (11% vergeleken met 9%). Ook al wil het Gewest de schoolbezettingsgraad verhogen, toch is schoolmobiliteit een interessant doelwit als we het algemene modale aandeel van de wagen willen verminderen.

Het is interessant om de structuur van de verplaatsingen uit/naar Ukkel met de wagen te analyseren (cf. Figuur 12 hierboven): de interne verplaatsingen en degene tussen Ukkel en de eerste kroon en de Vijfhoek bij elkaar opgeteld vertegenwoordigen 42% van de gemotoriseerde verplaatsingen van en naar de gemeente. Dat aandeel is iets groter dan de verplaatsingen van/naar de gemeentes buiten het Gewest (36%). Het aandeel verplaatsingen met de wagen van/naar de gemeentes uit de eerste kroon ligt op 29%, wat meer is dan het aandeel verplaatsingen van/naar de gemeentes uit de tweede kroon (21%). Merk op dat 10% van het autoverkeer binnen de gemeente plaatsvindt (meting van 22 000 dagelijkse verplaatsingen). Dat is dus eigenlijk in de nabije omgeving, waar de wagen niet altijd de meest geschikte of voorkeursoptie is. Uit dezelfde meting blijkt dat het aandeel van de verplaatsingen met de wagen van/naar het centrum van het Gewest, ofwel de Vijfhoek, 4% bedraagt.

Dankzij deze modellering kunnen we ook het geschatte modale aandeel van het openbaar vervoer analyseren in functie van de richting:

Richting van de verplaatsingen	Geschatte modale aandeel OV
binnen de gemeente	42%
van/naar de Vijfhoek	62%
van/naar de eerste kroon	51%
van/naar de tweede kroon	36%
van/naar buiten het Gewest	17%

In het licht van die cijfers kunnen we **ons vragen stellen bij de kwaliteit van het openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen de gemeente** en van/naar de gemeentes uit de tweede kroon (onderbenutte spoorwegverbindingen, aansluitingen en trajecttijden die de concurrentie met de wagen verkleinen, ...).

Een netto groeimarge om bij te dragen tot de gewestelijke doelstellingen voor modale verschuiving

Om de leefomgeving te verbeteren of de bijhorende hinder te verminderen (onveiligheid, lawaai, vervuiling, ...), wil het Brusselse Gewest het aandeel van de gemotoriseerde verplaatsingen (als chauffeur) tegen 2030 terugdringen van 1 op 3 (tendensscenario) naar 1 op 4 verplaatsingen. Ukkel kan duidelijk bijdragen aan die doelstelling met bijna 22 000 verplaatsingen met de wagen per dag binnen de gemeente zelf en 123 600 verplaatsingen naar andere Brusselse gemeentes. In het volgende hoofdstuk over de knooppunten voor vertrekkend verkeer van de gemeente en de analyse van de verplaatsingen thuis-school wordt die groeimarge nader verklaard.



Figuur 13 - Eén van de zes ambities van de Mobility Vision van het Good Move-plan - Bron: Samenvatting van Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030

4 VOORNAAMSTE VERKEERSKNOOPPUNTEN

4.1 EEN MULTIFUNCTIONELE GEMEENTE

De kaart hieronder (Figuur 15) toont de voornaamste verkeersknooppunten in Ukkel. We zien er de grote categorieën van knooppunten voor vertrekkend/uitgaand verkeer:

- **de woonplaatsen:** weergegeven aan de hand van de bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per km²). We weten inderdaad dat de woonplaats centraal staat in de dagelijkse mobiliteit. Het is het vertrek-/aankomstpunt van de verplaatsingen (uit de mobiliteitsenquêtes blijkt immers dat slechts een heel klein aandeel zogenoemde "cirkelverplaatsingen" zijn, nl. aaneensluitende verplaatsingen zonder thuis te passeren; de woonplaats blijft dus een belangrijk ankerpunt). In Ukkel neemt de dichtheid af van noord naar zuid, met een duidelijke grens langs de spoorweglijn 26.
- **de tewerkstellingsplaatsen:** het Ukkels grondgebied is multifunctioneel. Er liggen overal in de gemeente bedrijven en activiteiten. Toch zien we een verband tussen de dichtheid van de tewerkstelling en de bevolking. In 2018 telden we in Ukkel ongeveer 33 100 banen¹⁰. De diversiteit uit zich ook in de verschillende arbeidssystemen. In 2018 bijvoorbeeld werkte 18,5% van de Ukkelaren en 40,8% van de loontrekkende Ukkelaren deeltijds¹¹, een stelsel met andere mobiliteitsbehoeften dat ook een impact heeft de momenten waarop men zich verplaatst.
- **de handelszaken:** bovendien staan ook de verschillende commerciële centra (groeperingen van handelszaken) van Ukkel op de kaart. Dat zijn zowel de gebieden die inkomend/uitgaand verkeer genereren voor de werknemers (handelaars), alsook en vooral voor hun klanten (en bijkomend voor leveranciers).

In het kader van de opmaak van het Commerciële Ontwikkelingsschema voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft hub.brussels van 2017 tot 2019 een reeks analyses uitgevoerd met als doel om de handelssituatie in het Brusselse Gewest in kaart te brengen. Die analyses werden in 2019 gepubliceerd¹². De gemeente stond op de 6^{de} plaats qua aantal verkooppunten (1603 geteld in 2017), d.w.z. 6,3% van het aanbod in het BHG en behaalde een uitrustingscore van 17,4 voor 1000 inwoners. Wat hier bijzonder is, is dat een grote meerderheid (77%) van de Ukkelse verkooppunten zich in een handelskern bevinden (meer bepaald dat ze niet apart of in een beperkt winkelgebied liggen), die bovendien vaak als "lokale identiteitskern" (wijkcentrum) dient. Op het vlak van mobiliteit heeft dat een dubbele impact:

- "positief" want de concentratie van de stromen maakt het mogelijk om de bediening van het openbaar vervoer te verbeteren en diensten te delen (gedeelde parking, gemeenschappelijke leveringsplaatsen enz.);

- "negatief" want de concentratie van de stromen in een wijk (en op dezelfde tijdstippen) kan overlast veroorzaken (files, verzadiging, ...).

Het centrum van Ukkel staat zo in de top 20 van de handelskernen met de meeste verkooppunten van het Gewest (11^{de} plaats). De andere belangrijke handelskernen zijn: het Sint-Jobsplein, Fort Jaco, Vanderkindere en Bascule/Rivoli.

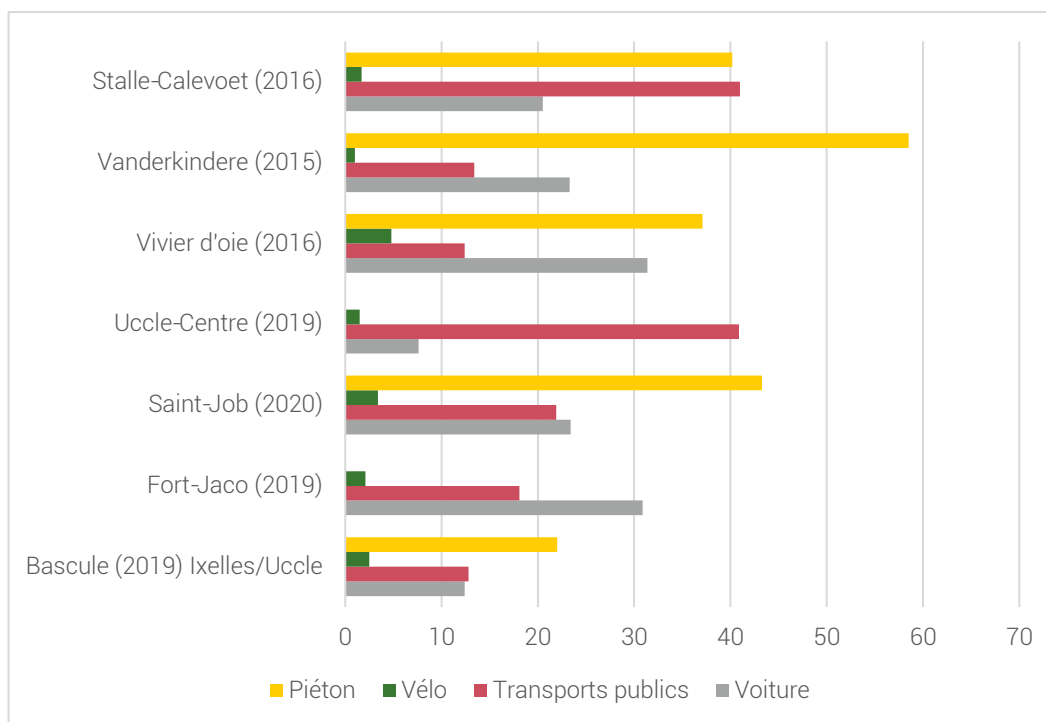
De Barometer van de Brusselse handelswijken geeft bovendien interessante informatie - via enquêtes - over het modale profiel van de klanten en de mensen die de Ukkelse handelswijken vaak bezoeken. Die informatie moet echter wel voorzichtig geïnterpreteerd worden, want bij dergelijke enquêtes is er altijd een statistische vertekening (beperkte steekproef doordat je voorbijgangers live vragen stelt, die soms gehaast zijn of niet op alle vragen willen antwoorden!). Er zijn vooral veel voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer onder de bevraagde bezoekers van de Ukkelse handelswijken (zie Figuur 13 hieronder). Dat is bijvoorbeeld het geval in Sint-Job (43,3%

¹⁰ Bron: modellering Brussel Mobiliteit

¹¹ Bron: BISA. [link naar de internetpagina](#). Op Gewestelijke schaal waren dat in 2018 19,20% mannen (15-64 jaar) en 42,7% vrouwen die deeltijds als loontrekkende werkten. In België werkten in 2018 27,2% van de loontrekkenden deeltijds.

¹² Overzicht van de Handel: "De Brusselse handel in cijfers - Structuratie van het Brusselse handelslandschap" - [link naar het rapport](#)

voetgangers), Ukkel-centrum (40,9% gebruikers van het openbaar vervoer) of in Stalle-Kalevoet (41% gebruikers van het openbaar vervoer, waarvan 7% treinreizigers).



Figuur 14 - Transportmodi die de klanten gebruiken om zich naar de Ukkelse handelswijken te begeven - Bron: analytics.brussels¹³

Merk ook op dat er grote handelskernen aan de grenzen van de gemeente liggen die verkeer aantrekken (Shopping Drogenbos en industriële zone van Anderlecht); net zoals warenhuizen die soms buiten de bovengenoemde kernen liggen:

- Delhaize: Mozart, De Fré en Fort Jaco;
- Colruyt - Stallestraat;
- Carrefour: Gatti, Marlow en Vanderkindere.

Die warenhuizen volgen nog een massa-aankoopmodel waarvoor je dus een auto nodig hebt. Dat model groeit dan wel minder (dat blijkt uit het succes van de kleine buurtwinkels), maar domineert toch nog steeds. Dat heeft dus een impact op de modale praktijken en zorgt dan ook voor onderbenutte grote parkings buiten de piekmomenten (potentieel tot pooling uitdiepen).

- **de horeca:** de gemeente Ukkel staat bekend om haar divers horeca-aanbod - soms gespecialiseerd - in verschillende wijken, ook de minder dichtbevolkte. Die zaken kunnen een impact hebben, ook op kleine schaal, en dan meer bepaald 's avonds en in het weekend (onwettig parkeren bijvoorbeeld).

¹³ Merk echter wel op dat de steekproef voor deze enquêtes soms beperkt is met bv. 66 deelnemers voor de sector Ukkel-centrum, waarvan 47% niet heeft geantwoord op de vraag welk vervoersmiddel ze hebben gebruikt (weigeren om te antwoorden of vroegtijdig afgebroken enquête). Dat kan verklaren waarom er geen resultaten zijn voor de voetgangers. Idem voor Fort Jaco (94 respondenten waarvan 32% geen antwoord hebben gegeven).



Enkele punten die bij de enquête over verplaatsingen naar de handelswijken aan bod kwamen:

- ⇒ de goede toegankelijkheid te voet voor de dagelijkse aankopen in een bepaald aantal wijken, maar moeilijkheden elders (Sint-Jobsplein bijvoorbeeld) met oncomfortabel wegdek voor voetgangers;
- ⇒ de toegangsproblematiek tot de handelszaken (grote inkopen);
- ⇒ het parkeeraanbod voor wagens aan de rand van de handelscentra (steeds moeilijker om parking te vinden, ...).

- **de onderwijsinstellingen:** zie paragraaf 4.2.
- **de vrijetijdsbesteding:** Ukkel beschikt ook over sportinrichtingen en -clubs en ruimte voor vrijetijdsbesteding die de grenzen van de gemeente overschrijden:
 - Parken en groene ruimtes: natuurgebieden Natura 2000 (Verrewinkelbos, Kinsendael, moeras van Moensberg, Engelandvlakte, ...) en de groene wandeling; heel sterk gewaardeerd door het publiek (cf. uit de antwoorden op de enquête kwam het "groene" karakter van de gemeente vaak naar voren als positief punt van Ukkel);
 - Sportinrichtingen: zwembad Langeveld, complexen van de gemeente (in Neerstalle, Noordkrieken, op het Sint-Jobsplein, in Globe en in Stroobant);
 - en de sportclubs: meer bepaald hockeyclubs (Royal Uccle-Sport THC - Ruisbroeksesteenweg/Neerstalle; Royal Léopold Tennis en Hockey Club - Brugmannpark; Royal Wellington THC - Hougomontlaan of de Royal Racing Club - Eikenlaan), talrijke tennisclubs, privésportzalen, club David Lloyd (Lorrainedreef), enzovoort.

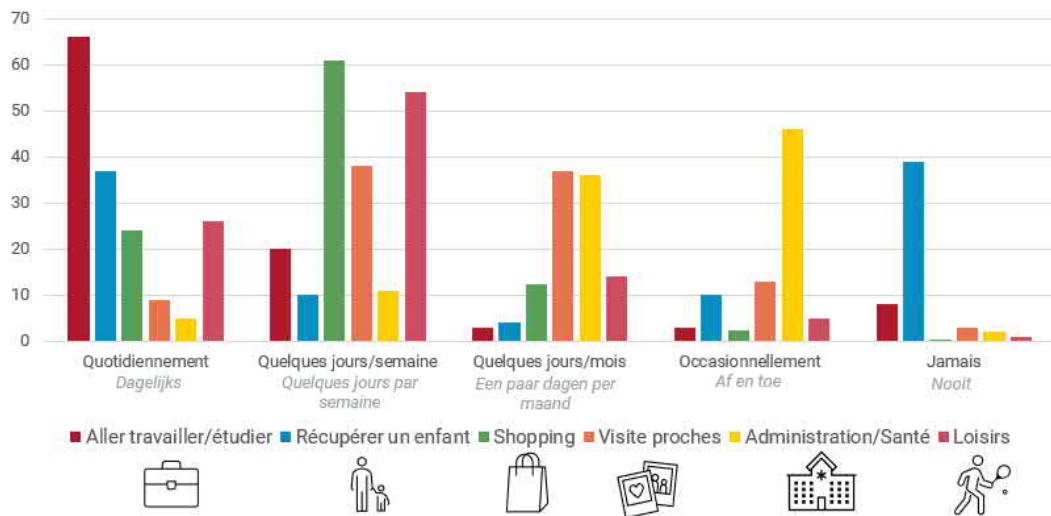
Die laatste twee categorieën lokken een groot aantal bezoekers/gebruikers/leden, wat druk verkeer kan veroorzaken op bepaalde momenten van de dag en de week (weekend) en dus spanningen kan creëren met de buurtbewoners (voornamelijk rond parking en verkeersoverlast).
- **en de andere grote openbare voorzieningen** die verplaatsingen met zich brengen:
 - Het gemeentebestuur (bijna 600 werknemers), waarvan het administratief centrum Stallestraat begin 2022 verhuist (oud Fabricom-gebouw);
 - Het Cultureel Centrum van Ukkel (CCU) - Rodestraat en La Ferme Rose;
 - Het Sint-Elisabethziekenhuis - De Frélaan;
 - Het Instituut Royal pour Sourds et Aveugles (IRSA - Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden) - Waterlooosesteenweg, 1504-1508;



Dankzij de enquête konden we de verplaatsingsfrequentie van de Ukkelse huishoudens bestuderen in functie van de verplaatsingsredenen. Het werk en school; kinderen begeleiden naar school, maar ook vrije tijd en shopping komen heel vaak naar voren als verplaatsingsredenen (dagelijks of wekelijks).



Motifs de déplacements - Redenen voor reizen



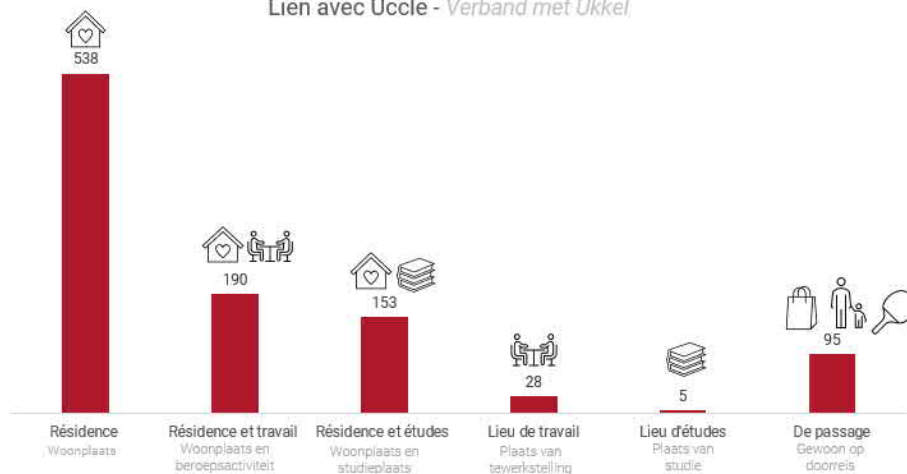
Het is waarschijnlijk deels doordat de verschillende Ukkelse inrichtingen zo aantrekkelijk zijn dat bijna 10% van de deelnemers aan de enquête aangeeft er niet te wonen/studeren of werken, maar er “wel langs te komen” (vrije tijd, familiebezoek):

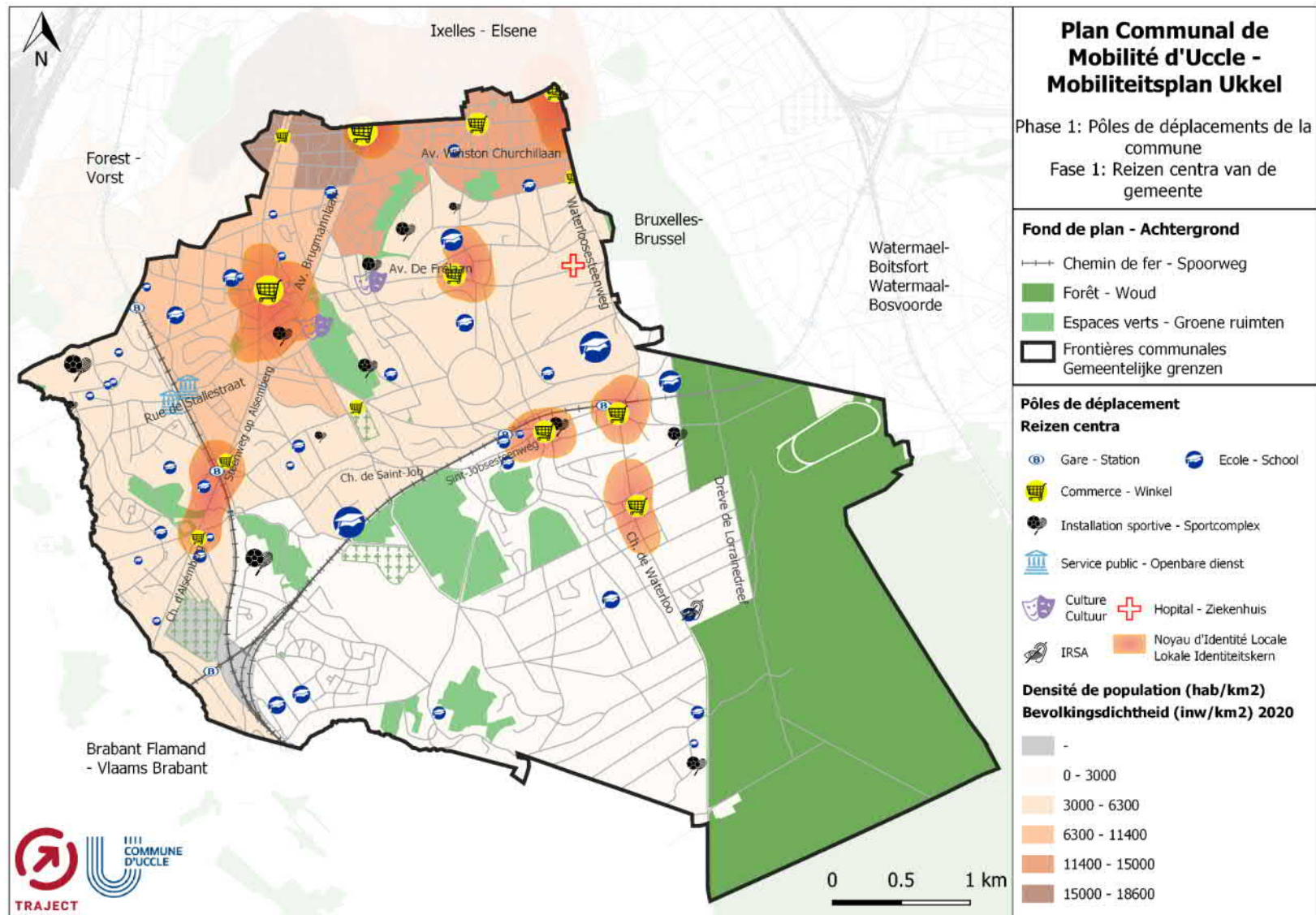
LIEN DES RÉPONDANTS AVEC UCCLE...

RELATIE VAN DE RESPONDENTEN MET UKKEL...

N = 1009

Lien avec Uccle - Verband met Ukkel





Figuur 15 - Knooppunten voor vertrekkend verkeer in Ukkel

4.2 FOCUS OP DE SCHOOLMOBILITEIT

4.2.1 UKKEL, EEN BELANGRIJK SCHOLENCENTRUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De gemeente vormt een belangrijk "scholencentrum" in het Brusselse Gewest met een vijftigtal scholen: 30 basisscholen, 9 middelbare scholen, 1 Centrum voor Afwisselende Opleiding, 1 hogeschool, 2 academies (muziek en kunst) en niet te vergeten de Europese School Brussel 1 (3344 leerlingen), de École Française Internationale en de Bogaerts International School (het domein de Latour de Freins), het Lycée français Jean Monnet en het Institut Royal pour les Sourds et Aveugles - IRSA.

In 2019-2020 zaten er in de eerste drie graden samen 19 735 leerlingen¹⁴.

Kleuterschool	Basisschool	Middelbare school
4305	7730	7699

Daarmee komt Ukkel op de 4^{de} plaats te staan op het vlak van onderwijsinstellingen in het Gewest, na Brussel, Anderlecht en Schaarbeek. De gemeentescholen alleen al tellen 4300 leerlingen: 1500 in de kleuterschool, 2600 in de basisschool en 200 in het middelbaar.

Die onderwijsinstellingen brengen een belangrijke mobiliteitsvraag en verkeersstromen met zich mee:

- binnen de gemeente: 72% van de Ukkelse leerlingen gaan naar school¹⁵ in de gemeente waar ze wonen. Dat is 85% van de leerlingen in de kleuterschool (gewestgemiddelde: 71%) - 80% van de lagereschoolkinderen (65% gemiddeld in het Gewest) en 57% van de middelbare scholieren (37% gemiddeld in het Gewest)¹⁶.
- maar ook over de grenzen van de gemeente heen, door de reputatie van de scholen en de mogelijkheden voor pendelaars om de kinderen af te zetten/op te halen (verplaatsingsketen thuis > school > werk): 23% van de schoolgaande kinderen in Ukkel wonen buiten het Brusselse Gewest, meer bepaald in Vlaams Brabant (80%).

In 2008 bijvoorbeeld telden de 8 middelbare scholen in Ukkel die beheerd worden door de Federatie Wallonië-Brussel ongeveer 6050 leerlingen¹⁷, waaronder 67% uit de gemeente kwam. Wat de niet-Ukkelaren betreft, blijkt uit de statistieken dat zij grotendeels uit de andere gemeentes van het Brusselse Gewest komen, maar ook uit gemeentes die buiten het BHG liggen, in de rand rond Ukkel, nl. de gemeentes in het zuiden van Vlaams-Brabant (Drogenbos, Beersel, Sint-Pieters-Leeuw, Sint-Genesius-Rode of Linkebeek) of verder, in Waals-Brabant (Eigenbrakel, Waterloo, ...). De middelbare scholen trekken zelfs leerlingen uit het noorden van Vlaams-Brabant aan (bv. Wemmel, Meise, Vilvoorde). Die grootschalige aantrekkingskracht van de Ukkelse scholen heeft natuurlijk een impact op de dagelijkse mobiliteit.

¹⁴Bron: BISA - schooljaar 2019-2020. Het gaat over het aantal leerlingen of studenten dat regelmatig wordt ingeschreven in een Ukkelse onderwijsinstelling (volgens de ligging van de hoofdzetel van de instelling).

¹⁵De leerlingen uit Vlaamse en Franstalige gemeenschappen die een opleiding volgen buiten hun gemeente (Europese, internationale of privéscholen) zijn hier niet meegeteld.

¹⁶Bron: BISA - schooljaar 2019-2020.

¹⁷Lijst van de 8 instellingen: Koninklijk Atheneum Ukkel I en II, Decrolyschool, Sint-Pieterscollege, Onze-Lieve-Vrouw ten Bos, Instituut Sint-Vincent-de-Paul, het Athenée Ganenou en School Active - Bron: Federatie Wallonië-Brussel via de Cel Spoorwegen - SPW

4.2.2 DE EVALUATIE VAN HET MODALE PROFIEL VAN DE VERPLAATSLINGEN NAAR SCHOOL

Om de verplaatsingsgewoonten van en naar school beter te begrijpen, baseren we ons op gegevens uit de schoolvervoerplannen (SVP). Merk op dat slechts 20 van de 50 onderwijsinstellingen in Ukkel een SVP hebben opgesteld (waaronder 8 relatief oude SVP's die dateren van voor 2016). 16 onder hen hebben enkel een prediagnose uitgevoerd. Een dergelijk plan is immers niet verplicht. De modale aandelen staan afgebeeld op de grafiek van Figuur 16 hieronder. Toch moet het duidelijk zijn dat het een gemiddelde is van alle resultaten van de onderwijsinstellingen, ongeacht in welk jaar ze hun plan hebben opgesteld (van 2014 tot 2020). De cijfers moeten dus voorzichtig geïnterpreteerd worden, want het gemiddelde geeft de verschillen tussen de instellingen niet weer en vooral, sommige gedragingen zijn de laatste jaren misschien geëvolueerd (meer te voet, met de fiets, ...).

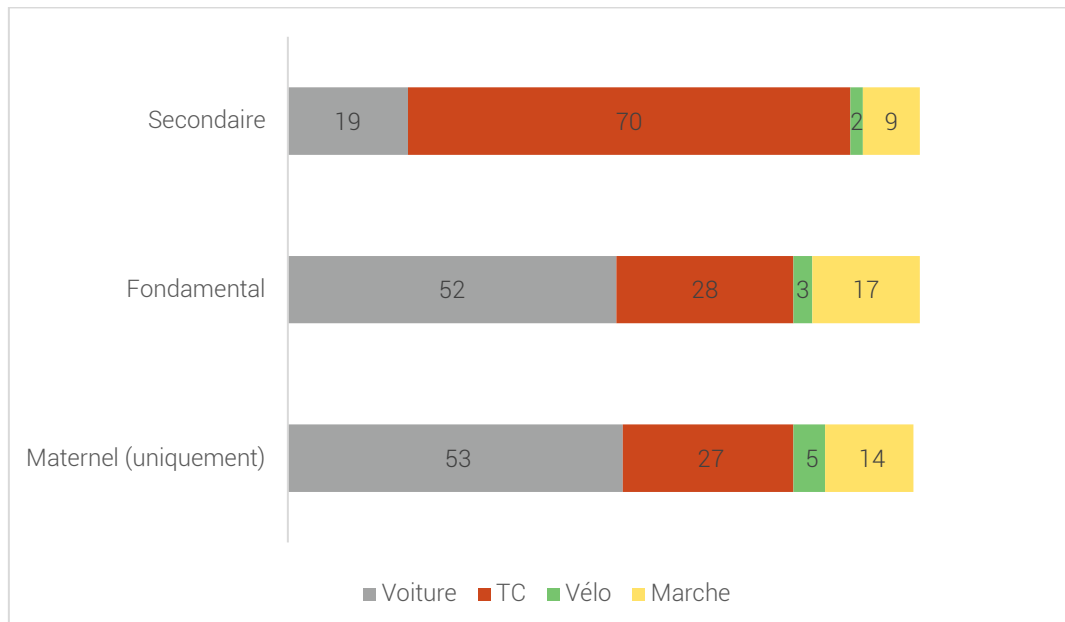
De jonge Ukkelse leerlingen komen grotendeels met de auto naar school...

Lagereschoolkinderen worden grotendeels met de wagen naar school gebracht (52%). Dat toont aan dat er nog een grote groeimarge is voor de modale verschuiving van de wagen naar alternatieve transportmodi. Het openbaar vervoer (28%) en te voet (17%) zijn de twee andere verplaatsingsmodi die de jongste leerlingen het vaakst gebruiken. De fiets (3%) wordt daarentegen heel weinig gebruikt.

Een overzicht van het openbaar vervoer in het middelbaar...

Vanaf het middelbaar tekent er zich een ommakeer af. Slechts 19% van de verplaatsingen thuis-school gebeuren met de auto, tegenover 70% met het openbaar vervoer. Merk op dat het aandeel van het openbaar vervoer hier voor de helft het aanbod aan schoolbussen van de Europese School, het Lycée français en het IRSA beslaat. Het aandeel van de verplaatsingen met de wagen is niet verwaarloosbaar (meer dan een op vier verplaatsingen). Leerlingen uit het middelbaar komen weinig te voet (9%) of met de fiets (2%). Dat kan deels komen door de woonplaats van de leerlingen, maar ook omdat de wegen en publieke ruimte nog niet veilig genoeg zijn.

Daaruit blijkt dat er nog een **groot potentieel is voor een modale verschuiving bij het schoolgaand publiek**, in ieder geval voor de lagereschoolkinderen, maar ook voor de middelbare scholieren (kans voor modale verschuiving naar de fiets bijvoorbeeld om het openbaar vervoer te ontlasten). Recent is de gedragsverandering rond mobiliteit in een stroomversnelling geraakt door de lockdown. Dat is een interessant gegeven dat we moeten stimuleren.



Figuur 16 - Modale verdeling van de verplaatsingen van de leerlingen uit de SVP-instellingen in Ukkel, volgens graad. Bron: Brussel Mobiliteit

4.2.3 DE INITIATIEVEN EN PROJECTEN

Om de overlast van de kinderen die met de auto aan school worden afgezet te verminderen, heeft de Gemeente sinds 2020 enkele aanpassingen doorgevoerd - en binnenkort komen er nog - rondom de scholen:

- Openluchtschool (Dieweg);
- Gemeentelijke basisschool van "Val Fleuri" (Gatti de Gamondstraat);
- Basisschool Decroly (Hamoir-gebouw, Hamoirlaan 5).

Bij die laatste is de tijdens de Week van de Mobiliteit in 2021 een schoolstraat getest in de Gendarmendreef.

Voor de school van Val Fleuri is er ook een test gebeurd met een schoolstraat tussen september en december 2021 op het laatste stuk van de Vossegatlaan.

Er zijn geen andere schoolstraten op dit moment of gepland in Ukkel (N.B.: de gemeente heeft een formulier verstuurd naar de scholen die interesse hadden in zo'n straat).

De komende jaren zijn er nog andere aanpassingen voorzien om de openbare ruimte rondom de scholen veiliger te maken. Het gaat onder meer over de Gemeenteschool Langeveld (E. Cavellstraat), de school Montjoie en het Koninklijk Atheneum Ukkel (Molenveltstraat). Bovendien zijn meerdere wegen met onderwijsinstellingen ontmoetingsplaatsen geworden (20 km/uur). Dat is bijvoorbeeld het geval voor de Dekenijstraat (Centrumschool en Sint-Pieterscollege) of het laatste stuk van de Dolezlaan (Verrewinkelschool).

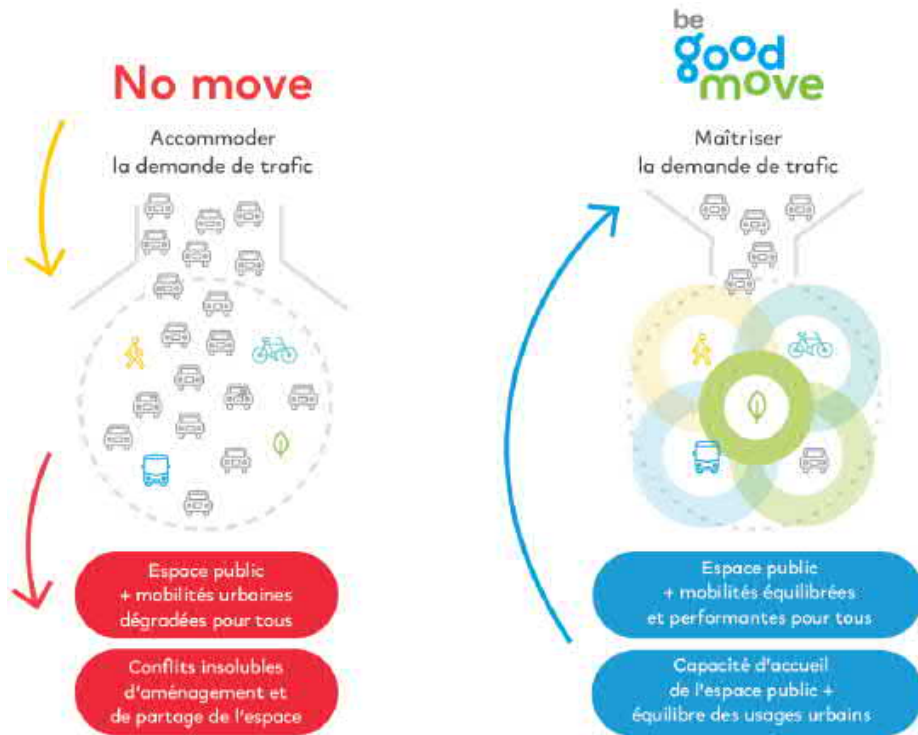


Zowel bij de enquête als tijdens de workshop kwam naar voren dat de problematiek van de schoolmobiliteit duidelijk aanwezig is in Ukkel:

- ⇒ gebrek aan veiligheid rondom de scholen waardoor leerlingen niet te voet of met de fiets komen;
- ⇒ te veel ouders die hun kinderen naar school voeren terwijl ze in de buurt wonen, ongedisciplineerde ouders (slecht of dubbel geparkeerde auto's, ...);
- ⇒ verkeersopstoppingen tijdens de schooluren in nochtans residentiële zones (Dieweg, Sint-Job, Lycée français, enz.);
- ⇒ gebrek aan parkeerplaatsen voor schoolbussen die files kunnen veroorzaken (wijk Hellevelt en Kalevoet bijvoorbeeld);
- ⇒ gebrek aan sensibilisering van de scholen;
- ⇒ noodzaak om schoolstraten in te richten rondom de scholen (permanente schoolstraten).

5 KRACHTLIJN 1: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE

5.1 DEFINITIE EN DOELSTELLING



Figuur 17 - Principes van de wegenspecialisatie en van de bescherming van de wijken - Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move

Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken aanbieden

De *Mobility Vision* van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan omvat zes doelstellingen, waaronder het aanbieden van goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken. De bedoeling is de vervoersnetwerken te optimaliseren met het oog op performante en kwalitatieve diensten en reistrajecten.

Vijf netwerken op drie niveaus

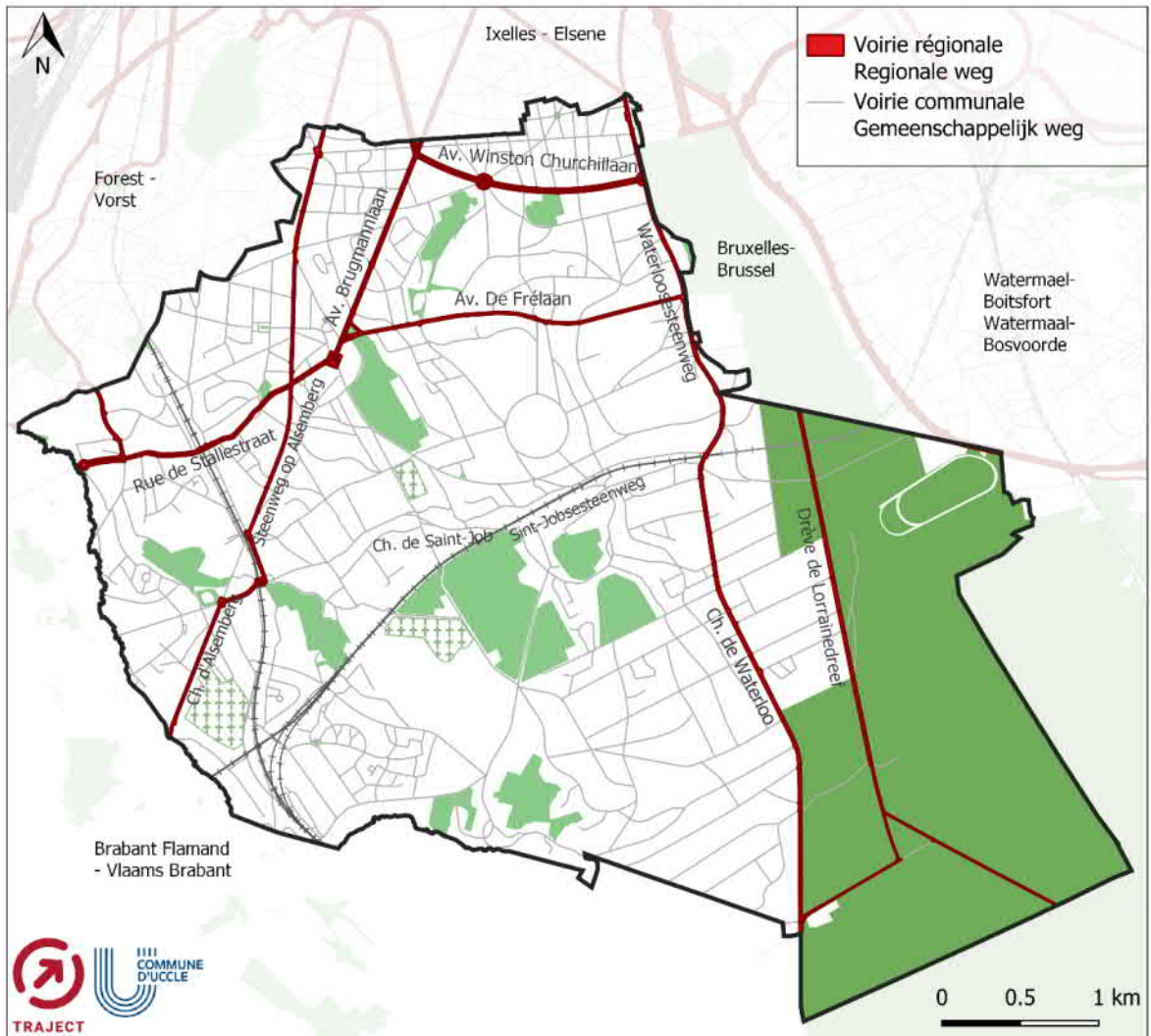
Het Gewestelijk Mobiliteitsplan brengt vijf netwerken in kaart, die we hier analyseren: het voetgangersnetwerk, fietsnetwerk (en andere vormen van micromobiliteit), openbaarvervoernetwerk, autonetwerk en vrachtverkeersnetwerk.

De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën (voor elk netwerk), waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

- **PLUS:** belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest;
- **COMFORT:** betrouwbare en begrijpelijke verbindingswegen aangepast aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied;
- **WIJK:** buurtbediening in de wijken.

Het voetgangersnetwerk omvat een bijkomend niveau van **VOETGANGERSBOULEVARDS**, specifieke assen van het Voetganger PLUS-netwerk. Er zijn echter geen boulevards in Ukkel.

Bij die niveaus wordt er geen rekening gehouden met de wegenbeheerder: de Gemeente of het Gewest.
De kaart hieronder toont de verdeling van de wegen tussen die twee beheerders:



Figuur 18 - Gewestwegen in Ukkel

5.2 VOETGANGERSNETWERK

5.2.1 VOETGANGERSROUTES

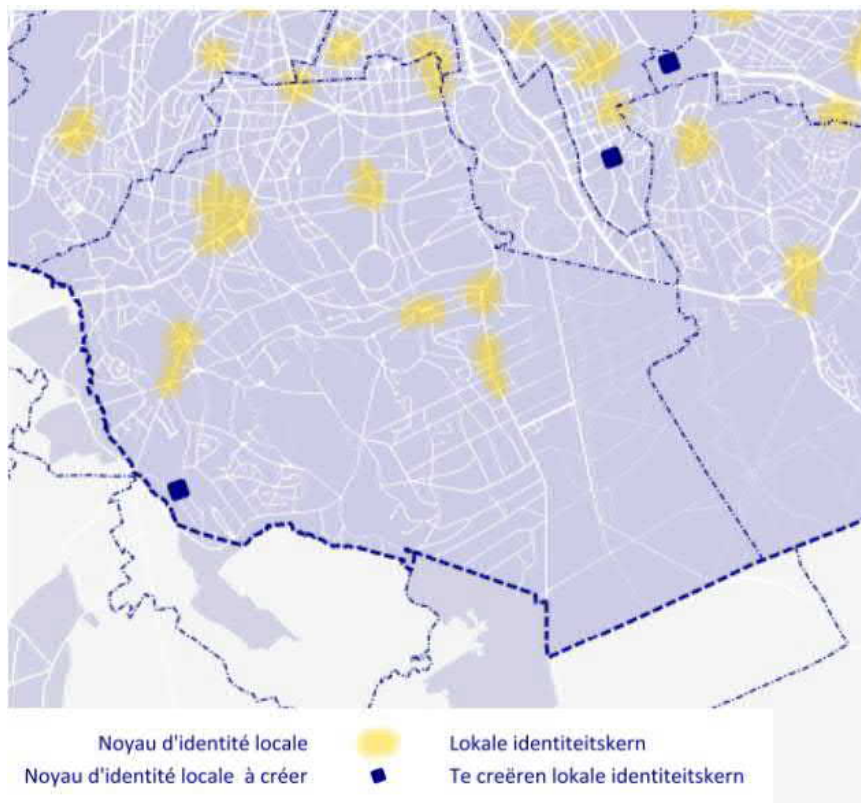
Voetgangersroutenetwerk vastgelegd in het PAVE

In het kader van de uitvoering van het Voetgangersplan heeft Brussel Mobiliteit toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) opgesteld voor het hele grondgebied, in samenwerking met de 19 gemeentes. Het doel is om de gewestelijke structurerende voetgangersruimte te bepalen en een stand van zaken op te maken over de toegankelijkheid van de voetpaden en de openbare ruimte.

In 2017 is er dus een gedetailleerde analyse gemaakt van de toegankelijkheid van het hele wegennet in Ukkel op basis van meerdere criteria (helling, stoepbreedte, dwarshelling, signalisatie, kleurcontrasten, rustplekken voor wachtenden en/of lange afstanden, hoogte van uitrusting, ...). De huidige diagnose is dus geen exhaustieve opsomming van de non-conformiteiten, want dat werd al gedaan in het PAVE. Tijdens de opmaak van actieplannen kan het PAVE echter wel gebruikt worden voor verregaandere voorstellen.

Het netwerk dat in PAVE werd gedefinieerd, is gestructureerd rond drie soorten voetgangersroutes:

- **De hoofdwandelroutes**, die plaatsen vormen met "een grote potentiële toestroom" en die zijn vastgelegd "op basis van een analyse van de trekpleisters voor voetgangers". Die trekpleisters komen overeen met de lokale identiteitskernen uit het GPDO¹⁸, zoals we kunnen zien op de kaart hieronder.



Figuur 19 - Uittreksel van de kaart met de lokale identiteitskernen van het GPDO - Bron: Perspective.brussels

¹⁸De lokale identiteitskernen (LIK) zijn het structurerend element van de buurtstad. Ze zijn aangeduid op de kaart en beantwoorden aan meerdere criteria, die niet per se cumulatief hoeven te zijn, naargelang verschillende complementaire redeneringen:

- oude centra; hart van de linten voor handelskernen en/of plekken waar markt wordt gehouden;
- aanwezigheid van belangrijke inrichtingen of alle belangrijke inrichtingen;
- aanwezigheid van het gemeentehuis of een openbare plek of grote groene ruimte voor de inwoners.

- **De verbindingswegen voor voetgangers:** dat zijn "toegangswegen naar zones met belangrijke voetgangersroutes, in een straal van ongeveer 500 meter. Tussen twee zones die op maximaal 1 kilometer van elkaar liggen, zorgen deze wegen voor verbinding tussen beide zones. Er komen minder voetgangers dan in de zones met voetgangersroutes zelf[...]."
- **Het basisnetwerk voor voetgangers** met alle andere wegen die niet bediend worden door de structurerende wegen.

Die drie niveaus zijn omgezet in het GewMP Good Move als PLUS (hoofdwegen), COMFORT (verbindingswegen) en WIJK (basisnetwerk).

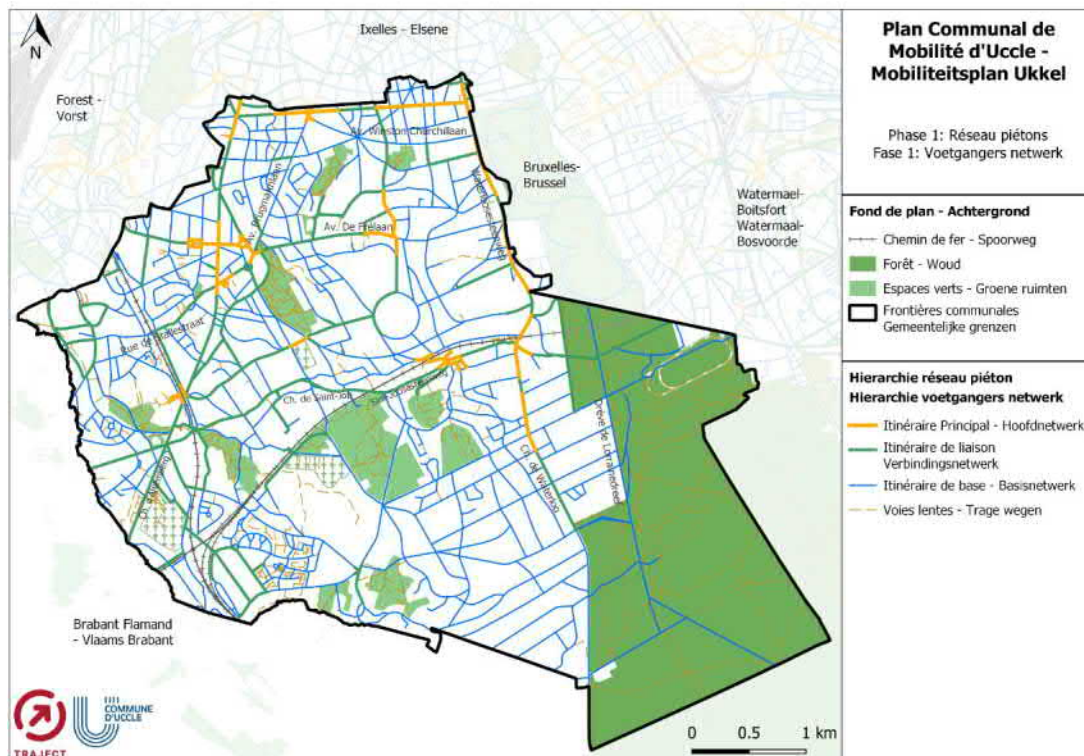
De "Stad 30" stimuleert verplaatsingen te voet

Sinds 1 januari 2021 is Brussel een zone 30. De maximumsnelheid is dus voortaan beperkt tot 30 km/uur op alle wegen van het Gewest, met uitzondering van de grote assen. Daar ligt de maximale snelheid nog steeds op 50 of 70 km/uur.

In Ukkel mag er enkel nog 70 km/uur worden gereden op een klein stukje weg: meer bepaald het zuiden van de Waterlooosesteenweg, op de grens met het Vlaams Gewest, omdat dat stuk buiten de bebouwde kom ligt.

Op andere verkeersaders is de snelheid beperkt tot 50 km/uur. Sommige wegen liggen echter in de wijken/mazen¹⁹ (de Prins van Oranjelaan, de Dolezlaan, de Godshuizenlaan, de Messidorlaan en de Van Beverlaan). Daarom zal het belangrijk zijn om de veiligheid en het comfort voor voetgangers (en fietsers) op die assen te garanderen.

Het noorden van de Waterlooosesteenweg, waar men nog steeds 50 km/uur mag rijden, zit in het Voetganger PLUS-netwerk. Die weg moet daarom bijzondere aandacht krijgen en dan vooral de oversteekplaatsen voor voetgangers.

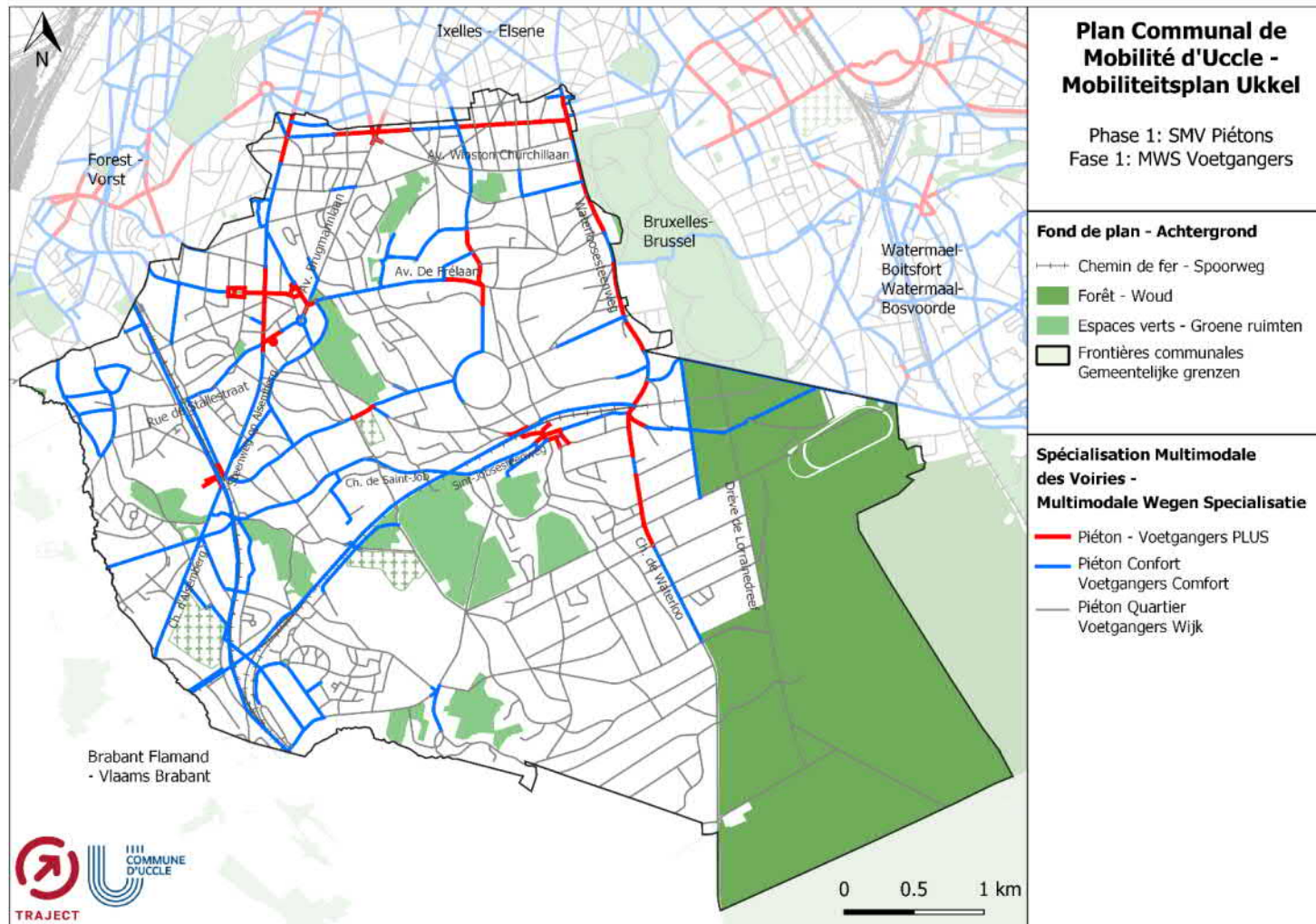


Figuur 20 - Hiërarchie van het voetgangersnetwerk uit het PAVE

¹⁹ In Good Move zijn de "mazen" perimeters die zijn afgebakend door de Auto COMFORT- en Auto PLUS-assen. Het Gewest wil het transitverkeer binnen de mazen beperken.

5.2.2 HIËRARCHIE VAN HET VOETGANGERSNETWERK

Op de kaart hieronder zien we de hiërarchie van het voetgangersnetwerk zoals het in het GewMP - Good Move staat. Deze hiërarchie komt volledig overeen met diegene in het PAVE.



Figuur 21 - Multimodale wegenspecialisatie - Voetgangers

5.2.2.1 VOETGANGER PLUS-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

De voornaamste voetgangersroutes uit het PLUS-netwerk

Alle hoofdwandelroutes van het PAVE zijn opgenomen in het Voetganger PLUS-netwerk. We merken ook op dat het Voetganger PLUS-netwerk in Ukkel geen voetgangersboulevard omvat.

Het GewMP stelt dat de PLUS-wegen *“een hoge inrichtingsnorm bieden voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor het GewMP moeten garanderen.”*

Performantie van het Voetganger PLUS-netwerk

Een Voetganger PLUS-netwerk dat gedeeltelijk aan de norm voldoet

De analyse van de performantie van het netwerk is gebaseerd op de toegankelijkheidscriteria die zijn vastgelegd tijdens de opmaak van het eerdergenoemde PAVE (helling, stoepbreedte, dwarshelling, enz.). Uit onderzoek van het gebied en de burgerparticipatieprojecten (workshop en enquête) blijkt dat geen enkele PLUS-as in Ukkel aan de verschillende bovenstaande criteria voldoet.

In het PAVE worden alle verbeterpunten opgesomd om die ruimte toegankelijker te maken: het gaat om ongeveer 960 punten voor het Ukkelse Voetganger PLUS-netwerk. Het Gewest heeft recent ook een audit uitgevoerd (gelijkaardige criteria) van de PLUS-routes die op wegen liggen die zij beheert.

Dankzij al dit onderzoek beschikken wij over heel wat precieze informatie die nuttig wordt toegepast in fase 3 - actieplannen; om de acties volgens type en prioriteit te rangschikken.

Het GAPH heeft bovendien een studie gevoerd om te experimenteren met een “voetgangerslus” om het centrum van Ukkel volledig toegankelijk te maken (Xavier De Buestraat - Sint-Pietersvoorplein - Postiljonstraat - Georges Marlowsquare - Brugmannlaan - Stallestraat). De conclusies uit deze studie kunnen de actieplannen ook verrijken.

Uit de bijkomende onderzoeken die ons bureau heeft uitgevoerd, komt het volgende naar voren:

- De meeste wegen uit het PLUS-netwerk hebben voetpaden van meer dan 2 meter breed. Dat beantwoordt aan de standaarden uit het PAVE (tot 4 meter). Toch is de ruimte vaak heel erg beperkt door terrassen en/of kramen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de Vanderkinderestraat:



Figuur 22 - Foto's van de Vanderkinderestraat - Bron: Traject

- Dat neemt niet weg dat de voetpaden op sommige wegen uit het Voetganger PLUS-netwerk echter minder breed zijn dan 2 meter. Dat is onder andere het geval in Sint-Job. Daar is de weg niet breed genoeg voor de voetgangers (en er zijn ook kraampjes). Merk echter wel op dat begin november de heraanleg van het kruispunt Sint-Job - Carsoel is gestart om de zebrapaden veiliger te maken.
- Het netwerk voldoet nog steeds niet aan de universele toegankelijkheidscriteria (voor iedereen, ook mensen met een beperking). Bovendien zijn er ook geen faciliteiten voor de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit, in het bijzonder bij de zebrapaden (gidslijnen, noppentegels, enz.).
- Wel is de kwaliteit van het wegdek in dit netwerk relatief goed.

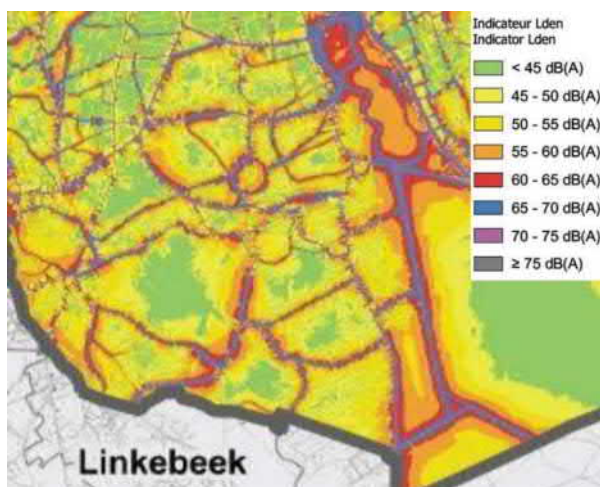
Een weinig gebruiksvriendelijke openbare ruimte

Doordat er zoveel autoverkeer is, is heel wat openbare ruimte uit het PLUS-netwerk niet zo aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk. Meerdere assen uit het Voetganger PLUS-netwerk zijn immers ook opgenomen in het Auto COMFORT- en Vrachtverkeer COMFORT-netwerk, waar dus heel wat voertuigen op rijden (Waterloose, Alsebergse, Stalle, De Fré). Dat veroorzaakt overlast (geluid, verontreiniging, onveiligheidsgevoel) die we liever niet zien op dat niveau van de hiërarchie; en het ongemak wordt nog groter als de voetpaden niet breed genoeg zijn.



Figuur 23 - Kruispunt "Globe" - Bron: Traject

Onderstaande cartografie van het wegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toont aan dat er op de meeste assen uit het PLUS-netwerk veel lawaai is ("lawaaiërig" of zelfs "zeer lawaaiërig").



Figuur 24 - Cartografie van het wegverkeer (uittreksel) - Bron: Leefmilieu Brussel

5.2.2.2 VOETGANGER COMFORT-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Het Voetganger COMFORT-netwerk vervolledigt en verbindt de PLUS-voetgangerszones

Het Voetganger COMFORT-netwerk vervolledigt het Voetganger PLUS-netwerk (in een straal van 500 meter) en verbindt ook de verschillende knooppunten (binnen een afstand van 1 kilometer).

Net zoals bij het netwerk dat we hiervoor hebben behandeld, omvatten alle Voetganger COMFORT-wegen de "verbindingswegen voor voetgangers" uit het PAVE.

Performantie van het Voetganger COMFORT-netwerk

Een netwerk dat nog meer verbeterpunten telt

Volgens Good Move gelden voor het Voetganger COMFORT-netwerk dezelfde criteria als voor het PLUS-netwerk, behalve voor de stoepbreedte. De stoep mag immers minder breed zijn (minder voetgangers).

In het PAVE staat dat er voor dit netwerk in totaal ongeveer 2560 verbeterpunten zijn.

Hieronder de belangrijkste vaststellingen voor dit netwerk:

- Heel wat voetpaden zijn te smal. Dat is bijvoorbeeld het geval op de Sint-Jobsesteenweg.



Figuur 25 - Smalle voetpaden op de Sint-Jobsesteenweg

- Het Voetganger COMFORT-netwerk overlapt hier en daar met assen uit het Auto of het Vrachtverkeer WIJK-netwerk.
- Op de meeste assen van het Voetganger COMFORT-netwerk ligt de maximumsnelheid op 30 km/uur (behalve op de De Frélaan en de Waterloosesteenweg), wat comfortabeler is voor de voetgangers.
- Er moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren om het netwerk toegankelijker te maken voor personen met beperkte mobiliteit, en dan meer bepaald bij zebrapaden.
- De knooppunten Vanderkindereplein en Ukkel-centrum / Heldensquare liggen op iets meer dan een kilometer van elkaar, maar zijn niet verbonden door een structurerend voetgangersnetwerk via de Brugmannlaan (PLUS of COMFORT).

- De Waterlooosesteenweg zou volledig in het PLUS-netwerk kunnen worden opgenomen. Dat brengt geen echte veranderingen met zich mee tussen de PLUS- en COMFORT-secties langs de steenweg op het vlak van gebruik en functie.

5.2.2.3 VOETGANGER WIJK-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Een netwerk dat alle andere wegen omvat die niet bediend worden door structurende wegen

Het WIJK-netwerk omvat de *“wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetgangers toegankelijk zijn”* die niet bediend worden door de structurende netwerken (PLUS, COMFORT). Volgens het GewMP zijn de wegen van het netwerk *“zodanig ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn”*.

Het hele netwerk wordt in het PAVE beschreven als “basisnetwerk voor voetgangers”.

Netwerkperformantie

Een voor iedereen toegankelijk WIJK-netwerk

De belangrijkste uitdaging bij het WIJK-netwerk is om het toegankelijk te maken voor iedereen - in de brede zin van het woord - of je nu al dan niet een tijdelijke of permanente handicap hebt. Er moeten dus aanpassingen komen voor het hele netwerk om de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit - PMB gemakkelijker te maken. Op dit moment is dat immers niet vanzelfsprekend. Zoals we zien op de foto hieronder is er bij een zebra-pad in de Godshuizenlaan geen enkele inrichting voorzien om PMB te helpen bij het oversteken.

Het Voetganger WIJK-netwerk telt ongeveer 7600 verbeterpunten volgens het PAVE om de toegankelijkheid te verbeteren.



Figuur 26 - Godshuizenlaan - Bron: Traject



De plaats van de voetganger is één van de belangrijkste aandachtspunten die de inwoners tijdens de burgerparticipatie uit fase 1 hebben aangekaart:

- ⇒ Er wordt niet genoeg aandacht geschonken aan voetgangers
- ⇒ De inrichtingen voor voetgangers ontbreken soms (zebrapaden), zijn niet veilig of niet aangepast (onbegaanbare of te smalle voetpaden)
- ⇒ De free-floating steps en fietsen, maar soms ook auto's die op de stoep geparkeerd staan, hinderen de voetgangers
- ⇒ Automobilisten respecteren de zebrapaden niet (snelheid, ...)
- ⇒ het probleem van de universele toegankelijkheid

De Gemeente heeft nochtans heel wat voorzieningen om zich dagelijks te voet te verplaatsen. Denk maar aan de vele steegjes en voetgangerswegen (Sukkelweg, Lijkweg, Crabbegatweg, Bosveldweg, ...) en een aangename omgeving, met afstanden die vaak te voet kunnen worden afgelegd.

De workshop was de perfecte gelegenheid om de verwachtingen **rond een gedeelde openbare ruimte die gunstig is voor voetgangers** opnieuw aan te kaarten: de wijk Ukkel-centrum veiliger maken, de verontreiniging verminderen, de oversteekplaatsen die nu als gevaarlijk worden beschouwd heraanleggen (wijk Bascule, Sint-Jobsesteenweg, ...) om ze zichtbaarder en duidelijker te maken, de staat van het wegdek en de algemene kwaliteit van de voetpaden herbekijken, een voetgangerszone creëren in het centrum, de mix van voetgangers en fietser op de voetpaden beter beheren en de wachttijden voor voetgangers aan de verkeerslichten verminderen (bv. Waterloo-sesteenweg ter hoogte van Diesdelle).

Een deelnemer van groep 1 heeft ons eraan herinnerd dat "*wij allemaal voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten en PBM zijn*"; men wil echt dat er meer rekening wordt gehouden met ieders noden, te beginnen met de voetgangers, aangezien verplaatsingen te voet een universele transportmodus zijn.

5.2.3 PROJECTEN EN PERSPECTIEVEN VOOR HET VOETGANGERSNETWERK

De gemeente wil nieuwe ontmoetingsplaatsen/woonzones uitwerken en ze zo inrichten dat de plaats van de voetganger in de openbare ruimte veiliger en legitiemer wordt. In die zones is de openbare ruimte inderdaad gedeeld en verkeersluwer, met voorrang voor voetgangers: de maximale snelheid is beperkt tot 20 km/uur en de voetgangers krijgen voorrang en mogen vrij bewegen over de hele breedte van de steenweg.

De Ukkelse wegen die aan de volgende criteria voldoen, kunnen hiervoor in aanmerking komen:

- geen of te smalle voetpaden voor het aantal voetgangers;
- een school in de omgeving;
- een aangepaste inrichting (doodlopende straat);
- een groen of pittoresk kader (kasseistraten) dat uitnodigt tot wandelingen.

Er werd een selectie gemaakt op basis van een advies van de dienst Wegen & Mobiliteit en de politie. In november 2020 heeft het gemeentecollege een principiële akkoord gegeven om van ongeveer zestig (stukken van) wegen een woonzone/ontmoetingsplaats te maken. Die overgang staat gepland tussen 2021 en 2023, met gemiddeld 2 straten per maand.

5.3 FIETSNETWERK

5.3.1 FIETSROUTES

Al 10 jaar lang meer en meer fietsers...

Over het algemeen wordt er de laatste tien jaar meer en meer gefietst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De enkele fietstelpunten in Ukkel en de feedback vanuit het terrein tonen duidelijk aan dat die dynamiek ook in Ukkel leeft.

wat nog versterkt kan worden door de toekomstige aanleg van talrijke gewestelijke fietsroutes (GFR) en fietsGEN

Er werden heel wat fietsroutes uitgedacht voor Ukkel, die ook al in het vorige GMP van 2006 staan. Daar is echter nog maar weinig concreets van te merken op het terrein, maar het huidige GMP biedt de kans om de relevantie en trajecten van die routes opnieuw in vraag te stellen, de mogelijkheden te bekijken om dit aanbod verder te ontwikkelen en zo bij te dragen aan de populariteit van de fiets in Ukkel.

Zo zijn er meerdere assen gedefinieerd:

- **4 routes van het FietsGEN (Gewestelijk Expressnet)** - de ambitie is daar om Brussel en de voorstedelijke periferie op een zeer snelle manier met elkaar te verbinden via zo recht en zo vlak mogelijke wegen, meer bepaald langs de kanalen of spoorwegen. Zo zijn er twee routes voorzien in Ukkel langs de spoorwegen, waarvan de haalbaarheid op dit moment wordt bestudeerd: één richting Vorst in het noorden en Linkebeek in het zuiden (L124), de andere route richting Watermaal-Bosvoorde (L26). Het hoofdidee is om op termijn het zuiden van Ukkel met die twee aangrenzende gemeentes (Vorst en Watermaal-Bosvoorde) en zelfs verder te verbinden. Daar komt nog bij dat er twee GEN-routes zijn voorzien: één radiaal via de Lorrainedreef en een tweede - een ringlijn - tussen de Winston Churchill- en de Molièrelaan. Het westelijke deel van de Stallestraat vormt een GEN-verbindingroute om de GEN van het kanaal met de toekomstige GEN van de lijn 124 te verbinden.
- **7 gewestelijke fietsroutes (GFR)** - dat zijn middellange en lange wegen aanbevolen voor verplaatsingen met de fiets in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
 - **2 GFR op ringlijn:** de GFR B (in het noorden) en C (in het zuiden) zijn al duidelijk gedefinieerd en maken verbindingen mogelijk met de buurgemeentes Vorst en Watermaal-Bosvoorde, maar ook met de gemeentes uit de tweede kroon;
 - **5 radiale GFR:** de 6 (via het station Sint-Job) verbindt Ukkel met Elsene, Sint-Gillis en Brussel-Stad en de 7 (via het station Kalevoet) verbindt Sint-Gillis, Elsene en stopt in de Wetstraat. De 8 loopt ten zuiden van Ukkel-Stalle en gaat richting Vorst. Twee andere GFR liggen helemaal in het oosten en westen van de gemeente: respectievelijk de MM voor de Maalbeek, die Ukkel met Elsene, Schaarbeek en Neder-Over-Heembeek verbindt en de SZ voor de Zenne, langs het kanaal, die richting Vorst, Brussel-Stad en Evere loopt tot in Haren. Die route heeft een zijweg die naar Ukkel-Stalle loopt.

Routes die vandaag voornamelijk in het noorden van de gemeente liggen

Op de kaart met de GEN en GFR van de gemeente (zie Figuur 28 hieronder) zien we duidelijk dat die netwerken voornamelijk in het noorden en westen van de gemeente liggen. Dat kan worden verklaard door de dichtheid en het aantal polen dat in die delen van het grondgebied met elkaar verbonden moet worden. De wijken in het zuiden van Ukkel maken deel uit van de minst dichtbevolkte wijken van Brussel, met minder/meer verspreide economische kernen in dat gebied (zie hoofdstuk 4) en dus bijgevolg een kleiner aanbod aan fietsroutes.

Een deels aangelegd gemeentelijk fietsnetwerk als sluitstuk voor het gewestelijk netwerk

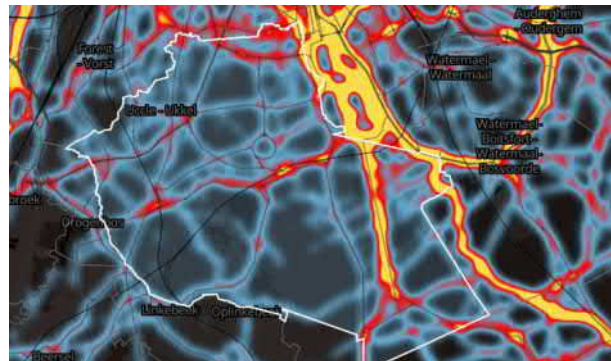
Om het gewestelijk netwerk te vervolledigen, waren er in het GMP van 2006 verschillende potentiële gemeentelijke fietsroutes (GemFR) geïdentificeerd om "de bestaande infrastructuur te benutten zoals doodlopende straten, woonstraten, paden, enz. en veilige verbindingen tussen deze momenteel onderbroken delen aan te leggen". In de praktijk bestaan die GemFR niet of amper omdat ze niet gemarkeerd of aangelegd zijn. De herziening van het GMP is de uitgelezen kans om de mogelijkheid en de haalbaarheid van die routes nog eens onder de loop te nemen:

- **GemFR Noord (Brugmann - Waterloo):** route op ringlijn, van de Heldensquare tot de Bascule. Het huidige traject is herzien en overlapt nu met de GFR op ringlijn B - Montjoielaan. De route is goedgekeurd en wordt momenteel ingericht. De Lijkweg werd onder meer bestraat.
- **GemFR Zuid (parallel met de Sint-Jobsesteenweg):** ook een route op ringlijn die het station Kalevoet met dat van Sint-Job verbindt. De route werd niet gewijzigd en loopt via stukken kasseiwegen. De route wordt momenteel ingericht. Sommige stukken werden al aangelegd met gezaagde stenen.
- **GemFR Churchill - Sint-Job:** deze route loopt van noord naar zuid en is niet gewijzigd. Ze is wel niet zo leesbaar en comfortabel (kasseien en aardeweg). Er is een betere inrichting en markering nodig.
- **GemFR station Linkebeek - Drogenbossesteenweg:** er wordt niet altijd rekening gehouden met deze GemFR in de gemeente. De route is echter wel interessant als kleine route op ringlijn.

Dankzij het vorige GMP zijn er bovendien twee verbindingen gecreëerd: Houzeaulaan en Prins van Oranjelaan. In de praktijk staan die vaak wel aangeduid (aan de zijkant), maar zijn ze niet noodzakelijk goed aangelegd.

Zeer weinig volledige gegevens van het over het huidige gebruik van deze fietsroutes

Het volgende hoofdstuk over de verplaatsingsbehoeften toont aan hoe populair de fiets is in Ukkel, een populariteit die de laatste jaren alleen maar sneller toenam. De GPS-tracks uit fiets-/sportapps (Strava, Bike Citizens) zijn in kaart gebracht in het kader van het "Bike data project". Ze geven ons een eerste indruk van dat fenomeen, ook al wordt fietsen daar eerder als "vrijtijdsbesteding" geregistreerd dan als "werkverplaatsing / dagelijkse verplaatsing" (zie hiernaast, meer bepaald de sterke aanwezigheid in het Ter Kamerenbos / Zoniënwoud).

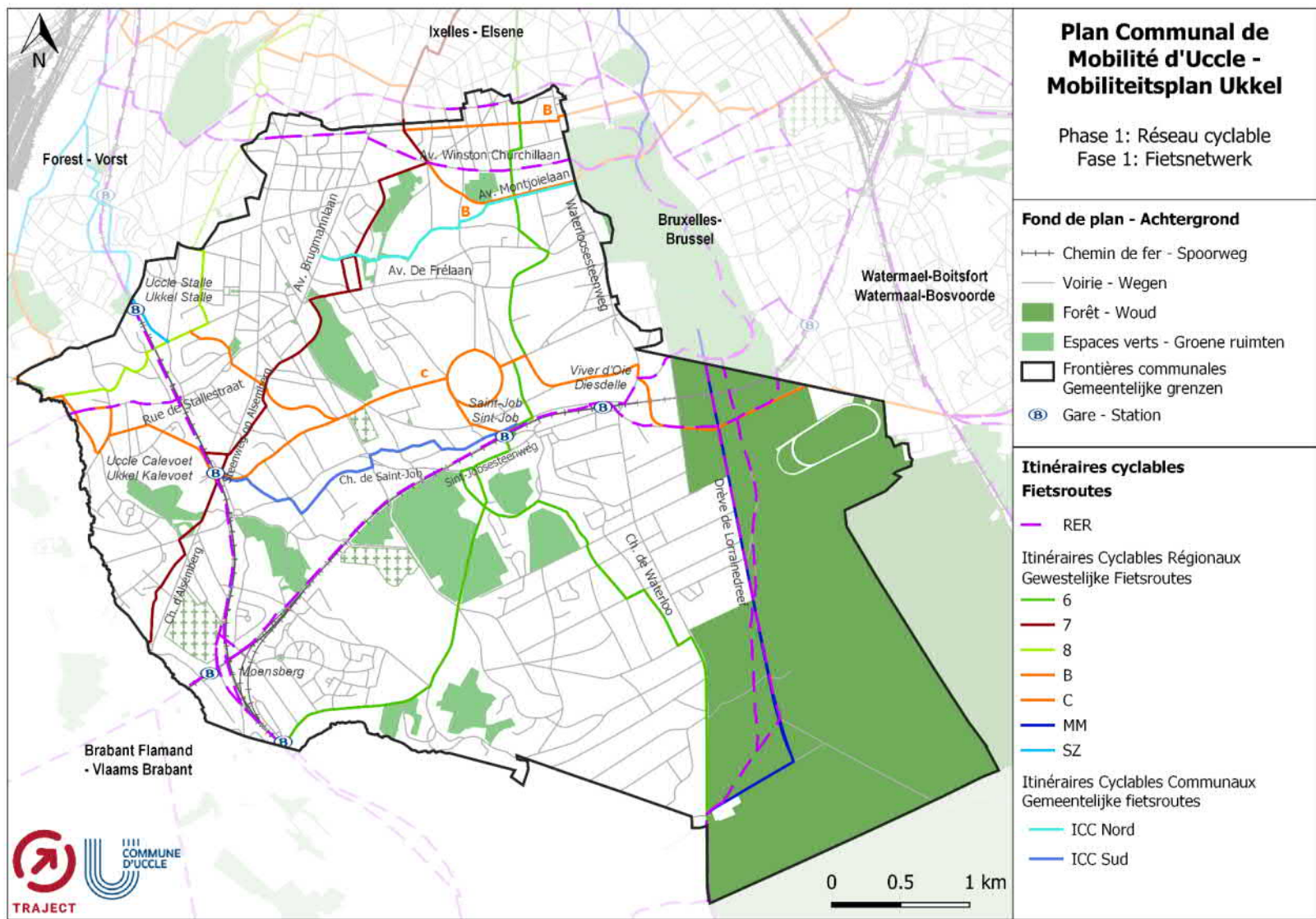


Figuur 27 - Routes die fietsers nemen - Bron: Bike data project

We hebben echter heel weinig gegevens om de voorkeurswegen van fietsers in kaart te brengen: in Ukkel worden er geen regelmatige fietstellingen uitgevoerd. Het enige beschikbare telpunt is dat van het Fietsobservatorium in het Gewest. Dat ligt op het kruispunt van de De Frélaan en de Waterloossesteenweg. Merk op dat de gemeente een automatische fietsteller heeft aangekocht om over meer cijfergegevens te beschikken.

De groene wandeling, een extra route die in het bijzonder gebruiksvriendelijk is voor de actieve verplaatsingsmodi

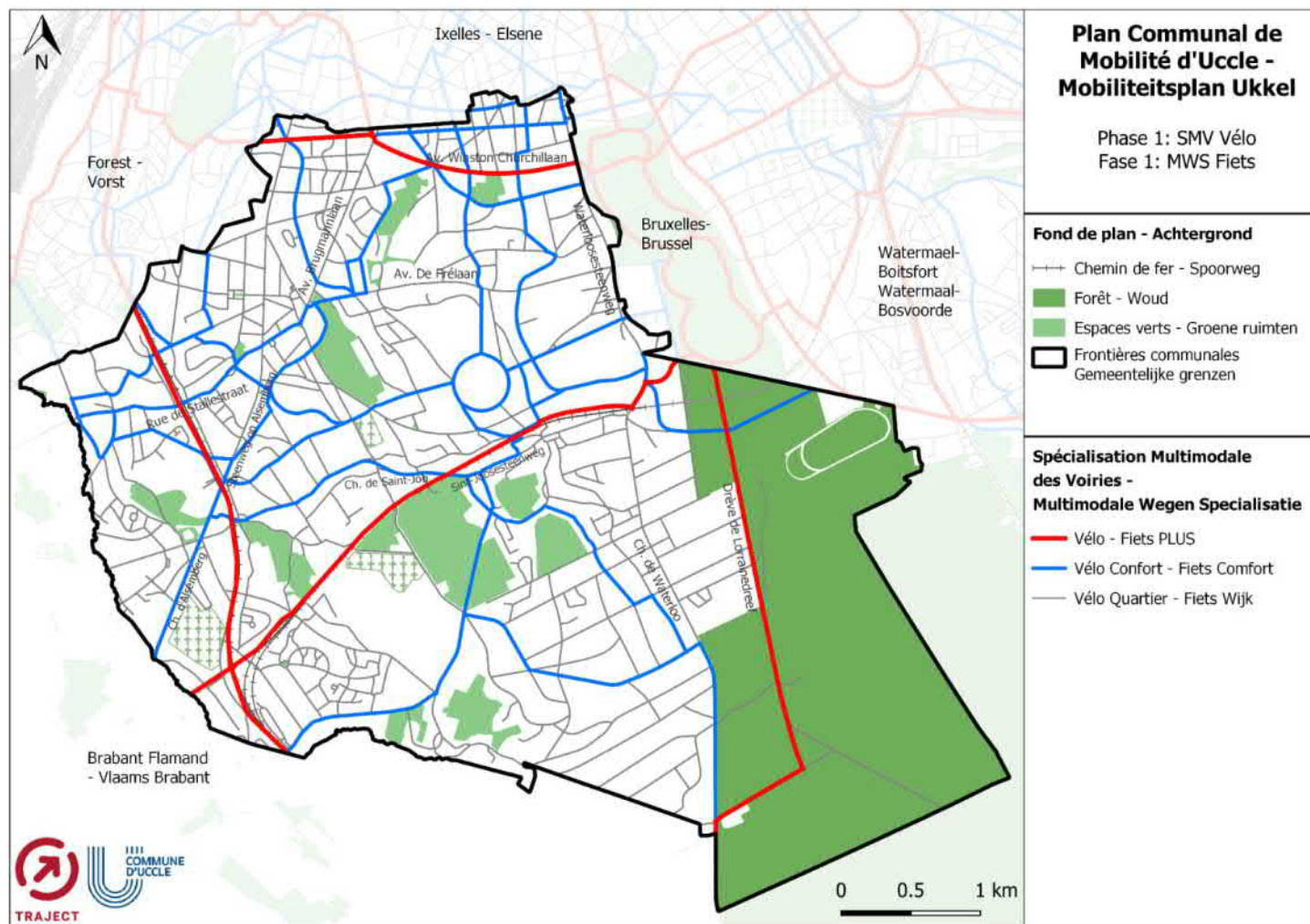
De groene wandeling ligt in het zuiden van de gemeente en is een landschapsparcours bestemd voor actieve mobiliteit (fietsers en wandelaars). De route verbindt de natuurlijke en semi-natuurlijke groene ruimten van de tweede kroon. Ze dient ter ontspanning en werd dus niet uitgestippeld voor verplaatsingen van of naar het werk met de fiets of te voet. De groene wandeling loopt volledig rond het Gewest (in beide richtingen), is veilig, staat aangeduid en biedt een groen kader.



Figuur 28 - Fietsroutes in Ukkel

5.3.2 HIËRARCHIE VAN HET FIETSNETWERK

De kaart hieronder geeft de hiërarchie van het fietsnetwerk in de gemeente Ukkel weer, zoals vermeld in het GewMP - Good Move (PLUS - COMFORT - WIJK), dat het regelgevend kader vormt.



Figuur 29 - Multimodale wegenspecialisatie - Fiets

5.3.2.1 FIETS PLUS-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Good Move stelt dat “de categorie Fiets PLUS in de eerste plaats bedoeld is voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal”.

In Ukkel omvat de Fiets PLUS-categorie voornamelijk de eerdergenoemde FietsGEN-routes. Toch zijn er enkele stukken FietsGEN-route die niet in dat netwerk zijn opgenomen:

- het ontdubbelde deel van de GEN op ringlijn: de Churchilllaan zit in het Fiets PLUS-netwerk opgenomen, terwijl de Molièrelaan in Fiets COMFORT zit;
- de GEN-verbindingroute dat langs het westelijke deel van de Stallestraat loopt (richting het kanaal via Drogenbos en Ruisbroek): de Stallestraat is Fiets COMFORT;
- de GEN van de lijn 26, die ter hoogte van Diesdelle de spoorwegen verlaat om:
 - ten noorden van de Waterloosesteenweg te lopen en dan via de Montana- en Bosvoordelaan. Die maken alle drie deel uit van het Fiets PLUS-netwerk;
 - maar ook ten zuiden is er een ontdubbeling, via de Landvoogdreef, de Eikenlaan en de (Kleine) Maarschalkdreef: de Landvoogdreef zit in het Fiets WIJK-netwerk, terwijl de Eikenlaan en de Maarschalkdreef Fiets COMFORT zijn.

⇒ daarom is het belangrijk om de route definitief vast te leggen en bijgevolg ook de hiërarchie zodra de conclusies uit de haalbaarheidsstudie van die GEN gekend zijn.

- de “sluipwegen” van de axiale GEN lopen via de paden rond de Lorrainedreef, meer bepaald op de Vergaarbakweg, het Zavelvoetpad of het Kleine Hutvoetpad. Die paden zijn opgenomen in het WIJK-netwerk.

Performantie van het Fiets PLUS-netwerk

Het Fiets PLUS-netwerk moet van hele hoge kwaliteit zijn, met afgescheiden fietspaden van aangepaste breedte (zodat fietsers elkaar kunnen voorsteken), behalve als het fietspad op een Auto WIJK- of COMFORT-weg ligt met weinig verkeer en/of een snelheidsbeperking van 30 km/uur. Als de voorwaarden voor snelheid en verkeersdruk worden gehaald, kan er eventueel aan een fietsstraat worden gedacht. In de andere gevallen blijft het aangeraden om het fietspad af te scheiden van het verkeer (gemarkeerd fietspad of bus- en fietsstrook) - zie onderstaand beslissingsrooster van Brussel Mobiliteit.

		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
Auto PLUS		Aménagement cyclable séparé ¹ ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé ³	Aménagement cyclable séparé ³ ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé ³ ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) ⁴	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ 2.000 véh/HP/sens		Rue cyclable ³	Partage de la voirie ² ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre

¹ largeur : 2,50m
² largeur : 1,80 m (cf. p.19)
³ Dans le cas contraire, l'aménagement doit être aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m.
⁴ une réduction de la vitesse à 30km/h est, dans ce cas souhaitable.

Figuur 30 - Beslissingsrooster uit het aanvullend werk “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek” uit het Fietsvademeccum van het BHG - Bron: Brussel Mobiliteit (oktober 2021)

Een Fiets PLUS-netwerk dat nog niet aan de performantiecriteriën van het GewMP beantwoordt

RADIALE GEN-AS NOORD-ZUID - SINT-HUBERTUSDREEF EN LORRAINEDREEF:

De **Sint-Hubertusdreef** heeft geen fietsinfrastructuur. Wat nog gevaarlijker is, is dat de maximale snelheid er 50 km/uur bedraagt (met in de praktijk waarschijnlijk veel snelheidsovertredingen, gezien het een rechte straat is en er bos rond die as ligt). Bovendien is het wegdek er in slechte staat. Het Kleine Hutvoetpad, dat door het nabijgelegen bos loopt, kan wel een aangenamer alternatief bieden voor fietsers. De toegang tot dat pad moet daarom dus duidelijker worden. De kwaliteit van het pad (wegdek, lengte) is ondermaats.



Figuur 31 - Geen fietsinfrastructuur - Sint-Hubertusdreef in Fiets PLUS - Bron: Traject

De **Lorrainedreef** heeft een afgescheiden fietspad in twee richtingen, maar ook dat is ondermaats:

- niet breed genoeg (< 4 m);
- gebruikt door voetgangers, wat talrijke problemen kan veroorzaken door onder meer een verschil in snelheid (een fietser kan met of zonder elektrische fiets een snelheid van 25 km/uur halen!).

Toch is het nog steeds relatief aangenaam om er te fietsen, mits er niet te veel verkeer is in de buurt.



Figuur 32 - Fietsinfrastructuur (fietspad in twee richtingen) in de Lorrainedreef - Bron: Traject

GEN-AS OP RINGLIJN OOST-WEST: WINSTON CHURCHILLAAN - VANDERKINDERESTRAAT

Sinds mei 2019 is er op de as Winston Churchill een gemarkeerd fietspad in elke richting, met aan elke kant ook een veiligheidsafstand. Die infrastructuur is relatief comfortabel en veilig voor de fietsers, maar volgens de gewestelijke referentie zou dat afgescheiden fietspad beter moeten worden aangepast (Fiets PLUS op een Auto COMFORT-as met 50 km/uur). Enkele jaren geleden hebben de diensten van het Gewest een ontwerp van heraanleg opgemaakt voor die as. Dat ontwerp omvat verschillende scenario's, telkens met bredere voetpaden en een afgescheiden fietspad.



Figuur 33 - Fietsinfrastructuur (gemarkeerd fietspaden) op de Winston Churchillaan (links: richting Vanderkindere, rechts: richting Langeveld) - Bron: Traject

In het westelijke deel van de Vanderkinderestraat, een verlenging van het GEN-netwerk in Fiets PLUS - na de Brugmannrotonde - , is er geen fietsinfrastructuur. Sinds de zomer van 2021 is dat echter een fietsstraat.



Figuur 34 - Vanderkinderestraat voor die een fietsstraat werd - Bron: Traject

Zo beantwoordt geen enkele Fiets PLUS-as van de gemeente aan alle aanbevolen criteria qua breedte/inrichting uit Good Move. Merk op dat, behalve in de Vanderkinderestraat (Fiets PLUS voor het westelijke deel), de Fiets PLUS-assen op gewestwegen liggen of afhangen van projecten op schaal van

het Gewest. In 2022 staan er werken gepland om de kruispunten van de Vanderkinderestraat tussen de Waterlooosesteenweg en de Brugmannlaan opnieuw aan te leggen en veiliger te maken.

5.3.2.2 FIETS COMFORT-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Alle gewestelijke fietsroutes (GFR), zowel op ringlijn als radiaal, maken deel uit van het Fiets COMFORT-netwerk in Ukkel.

Om de befietsbaarheid en het fietsnetwerk tussen de wijken en/of de GFR te verbeteren, zitten er ook andere assen vevat in het Fiets COMFORT-netwerk:

- de noord-zuidas parallel met de GFR 6: Edith Cavellstraat en Houzeaulaan;
- de Coghenlaan: als andere noord-zuidas tussen de De Frélaan (Heldensquare) en de Hoogte 100 in Vorst;
- de Stallestraat: oost-westas op ringlijn;
- de Sint-Jobsesteenweg, gevolgd door de Sterrewachtlaan en de Groene Jagerslaan: andere oost-westas op ringlijn;
- en de Prins van Oranjelaan: zuidelijke verbinding op ringlijn tussen de twee armen van GFR 6.

Performantie van het Fiets COMFORT-netwerk

De verschillende aanbevolen inrichtingen op de Fiets COMFORT-wegen hangen af van de hiërarchie van het autonetwerk (cf. beslissingsrooster - Figuur 30), de snelheid en de huidige verkeersdrukke.

In Ukkel is er veel verschillende fietsinfrastructuur in het COMFORT-netwerk: van fietssuggestiestroken tot fietspaden (één of twee richtingen) of boswegen.

In de meeste gevallen is er echter geen infrastructuur. Weet wel dat er niet altijd infrastructuur nodig is als de verkeersdrukke en de snelheid beperkt zijn (richtdrempel van minder dan 200 voertuigen per rijrichting tijdens de spitsuren).

Enkele voorbeelden van gebreken volgens type as:

- Assen waar 50 km/uur de regel blijft:
 - De De Frélaan (GFR 7 van de Heldensquare tot de Elleboudtlaan): in Auto COMFORT en de voertuigen mogen daar maximaal 50 km/uur rijden, maar op het westelijke gedeelte is er geen fietsinfrastructuur; idealiter zou er een afgescheiden fietspad komen. De Gemeente vraagt dat al jaren aan het Gewest.
 - De Messidorlaan (GFR 7 van de Churchillrotonde tot de Burgemeester Jean Herinckxlaan): daar is een fietspad in twee richtingen - volgens de norm -, maar de toegang tot dat fietspad ter hoogte van Churchill zou beter kunnen (leesbaarheid/het kruispunt oversteken);
 - De Godshuizenlaan: die laan maakt dan wel deel uit van het Auto WIJK-netwerk, er wordt snel gereden en er is een grote verkeersdrukke. Dat vraagt om een afgescheiden fietsinfrastructuur. Die is er echter niet in het zuidelijke deel. Bovendien voldoet het gedeelde voetpad (D10) niet aan het verwachte performantieniveau, omdat er veel problemen zijn tussen voetgangers en fietsers;
 - De Dolezlaan, in het verlengde van de Godshuizenlaan, heeft ook een ondermaats gedeeld voetpad.
- Assen met grote verkeersdrukke of in Auto COMFORT:
 - De Stallestraat: de straat ligt in Auto COMFORT en zou dus een afgescheiden infrastructuur moeten hebben (afgescheiden of gemarkeerd fietspad, bus- en fietsstrook). Er is echter enkel een onderbroken fietssuggestiestrook.

- De Alsebergsesteenweg (zuidelijk deel tot aan Kalevoet): ligt ook in Auto COMFORT en zou dus op dezelfde manier moeten worden ingericht. In de praktijk is er slechts één fietssuggestiestrook die bovendien tussen de tramsporen ligt, wat de situatie voor fietsers nog onveilig maakt.

In april 2019 heeft Brussel Mobiliteit de vergunning²⁰ verkregen voor de aanleg van de GFR 7, 8, B en C door Ukkel, ofwel bijna 15 km aan GFR. De werken worden deels uitgevoerd door de gemeente en worden binnenkort opgestart. De performantie van het Fiets COMFORT-netwerk zal daardoor aanzienlijk verbeteren.



Figuur 35 - Fietsinfrastructuur (fietssuggestiestrook) in de Stallestraat (links) en de Alsebergsesteenweg (rechts) - Bron: Traject



Figuur 36 - Geen fietsinfrastructuur in de De Frélaan-westen (links) en ten zuiden van de Godshuizenlaan (rechts) - Bron: Traject

²⁰ Cf. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/projecten/gfr-7-8-b-en-c-fietsinfrastructuur-in-ukkel>

5.3.2.3 FIETS WIJK-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

De gemeentelijke fietsroutes die dat netwerk vervolledigen, liggen enkel in het WIJK-netwerk. Bovendien ligt de rest van het Ukkelse wegnnet in het WIJK-netwerk. Dat strookt met de doelstelling om 100% befietsbare wegen te creëren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De meeste wegen uit het Fiets WIJK-netwerk lopen via de assen uit het Auto WIJK-netwerk, wat dus a priori langs iets rustigere wegen betekent. Toch zijn er enkele uitzonderingen, nl. overlappingsen van het Fiets WIJK- en het Auto COMFORT-netwerk:

- De Frélaan; Fiets WIJK na de Elleboudtlaan;
- J. en P. Carsoellaan;
- Waterlooosesteenweg;
- Brugmannlaan;
- Alsebergsesteenweg tussen Kalevoet en de Stallestraat;
- Gatti de Gamondstraat;
- Roetaertstraat;
- Gulden Kasteelstraat - Engelandstraat.

Performantie van het Fiets WIJK-netwerk

In het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move worden de verwachtingen van een 100% befietsbaar netwerk toegelicht: *"Het doel is om overal standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het type straat en het verkeersvolume. Het uitgangspunt is: zoveel mogelijk mengen, en scheiden waar nodig."*

Vandaag wordt algemeen verondersteld dat de befietsbaarheid van de Ukkelse wegen voor verbetering vatbaar is. Dat blijkt uit de talrijke feedback van de burgers tijdens de participatiewerkshops:



De fiets is een belangrijke uitdaging voor de Ukkelaren. Velen onder hen denken dat fietsen in Ukkel gevaarlijk is. Naast het gebrek aan fietspaden en -parking in de gemeente vinden ze dat de bestaande fietspaden niet genoeg beschermd zijn tegen het verkeer.

Uit de workshops kwamen heel wat verschillende standpunten naar voren: de vraag om overal afgescheiden fietspaden te voorzien, de vraag om op een slimme manier te werk te gaan ("niet gelijk waar en om het even hoe"), door eerst de bestaande stukken fietspad af te werken en de veiligheid van de fietsers te garanderen als ze de afgescheiden fietspaden verlaten en door na te denken over de invoering van fietsstraten.

De projecten die hieronder staan opgelijst en degene die zullen worden voorgesteld in het kader van het GMP zouden de performantie van het WIJK-netwerk moeten verbeteren.

5.3.3 PROJECTEN EN PERSPECTIEVEN VOOR HET FIETSNETWERK

Naast de lopende studies die de haalbaarheid van FietsGEN langs de spoorwegen bestuderen, werkt de gemeente ook aan de verbetering en de ontwikkeling van het fietsnetwerk, onder meer door:

- **de invoering van fietsstraten**, waar een snelheidsbeperking van 30 km/uur geldt en automobilisten de fietsers niet mogen voorbijsteken. De Vanderkinderstraat (Fiets COMFORT), de Roberts Jonesstraat - stuk tussen de Cavellaan en de Leo Erreralaan (Fiets WIJK), de Brunardlaan (Fiets WIJK) zijn in de herfst van 2021 fietsstraten geworden;
- **de aanleg van nieuwe gemarkeerde fietspaden** in de Gatti de Gamondstraat en in de Henri Elleboudt- en Prins van Oranjelaan, en binnenkort **afgescheiden fietspaden** in de Van Ophem-, Verrewinkel- en Baron Van Hammestraat en de Burgemeester Herinckxlaan en de Eikenboslaan;

- **de implementatie van gebruiksvriendelijke fietsinfrastructuur:** fietsers- en voetgangersbrug bij de Verrewinkelbrug, die in mei 2022 opengaat, de fietsers- en voetgangerstunnel onder het station Kalevoet en de fietsers- en voetgangersverbinding tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Benaetsstraat;
- **de vernieuwing van fietsmarkeringen en de aanleg van fietspaden** (gedeeld of niet, aangeduid of afgescheiden): in het bijzonder op de gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes met eigen middelen en/of gewestelijke subsidies ("Fietsinrichtingen en -infrastructuur 2021");
- **de markering van nieuwe fietssassen:** bijvoorbeeld ter hoogte van 7 kruispunten in de gemeente in 2020;
- **de installatie van B22- en B23-signalisatieborden bij de verkeerslichten.** Daardoor mogen fietsers door het rood rijden als ze naar rechts of rechtdoor moeten (in 2021 werden er in de gemeente 59 B22-signalisatieborden en 4 B23-signalisatieborden geïnstalleerd).

5.4 OPENBAARVERVOERNETWERK

5.4.1 BEDIENING VAN HET OPENBAAR VERVOER

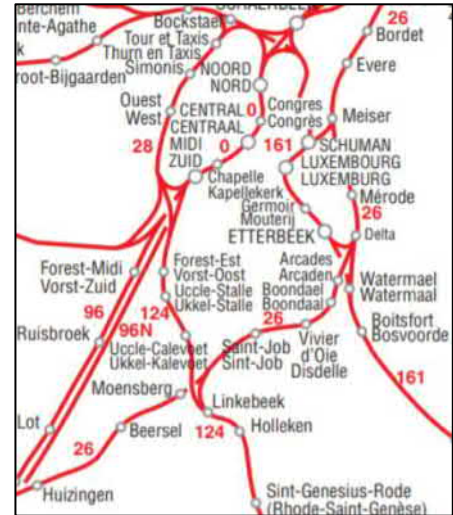
Een gemeente met twee spoorlijnen en veel stations

De gemeente Ukkel wordt bediend door twee spoorlijnen die elk drie stations hebben op Ukkels grondgebied:

- **Lijn 124:** deze lijn verbindt het stadscentrum met de stations van Vorst-Oost - **Ukkel-Stalle** - **Ukkel-Kalevoet** - **Linkebeek** - Holleken en loopt verder naar Sint-Genesius-Rode en Waterloo. Die lijn wordt bediend door de S1-trein (Nijvel - Mechelen).

Het station van Linkebeek is nogal bijzonder omdat het zowel in de gemeente Linkebeek als Ukkel ligt.

- **Lijn 26:** deze lijn verbindt de stations van **Moensberg**, **Sint-Job** en **Diesdelle** in Ukkel, loopt dan naar Watermaal, Etterbeek tot aan Bordet en Haren in de ene richting en Beersel en Huizingen in de andere richting. Die lijn wordt bediend door de S5-trein (Geraardsbergen - Halle - Mechelen), de S7 (Halle - Vilvoorde) en de S9 (Leuven - Eigenbrakel).



Uit een analyse van de reizigers die in de verschillende stations van Ukkel uitstappen blijkt dat het station Kalevoet het vaakst gebruikt wordt, in tegenstelling tot dat van Stalle.

Een gemeente zonder metro, maar met talrijke tram- en buslijnen

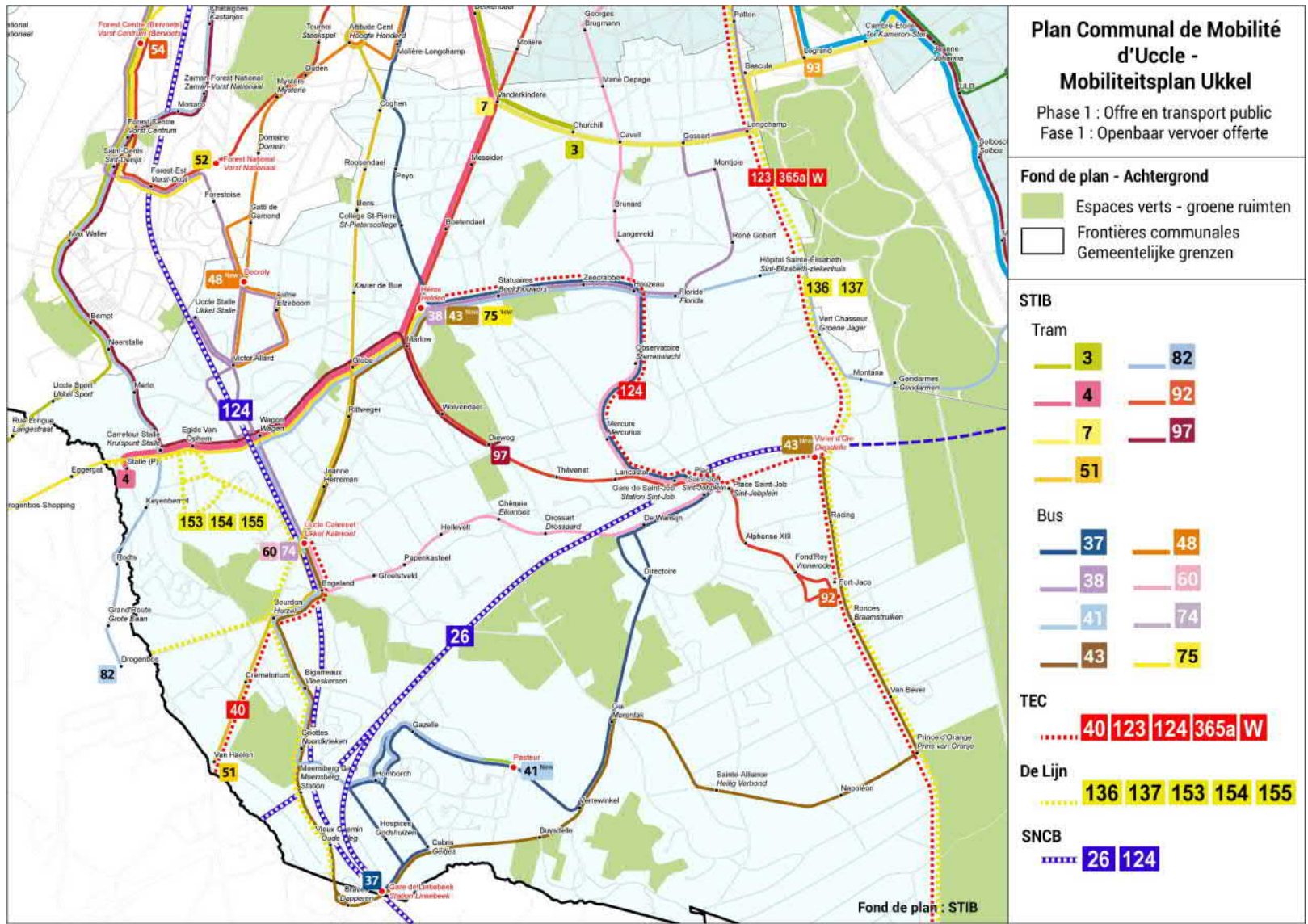
De gemeente Ukkel heeft, net zoals buurgemeentes Vorst en Watermaal-Bosvoorde, geen metro. Er lopen wel 6 tramlijnen (waaronder 2 premetrolijnen, T3 en T4), een tiental buslijnen van de MIVB alsook enkele lijnen van TEC en De Lijn.

De premetrolijn 3 (Churchill - Esplanade) bedient de gemeente slechts gedeeltelijk, in het noorden. De assen Stalle - Brugmann - Wolvendael zijn grote assen voor het openbaar vervoer. Ze worden gebruikt door de premetrolijn 4 (Stalle - Brussel-Noord), tram 51 (Stade - Van Haelen), tram 92 (Fort-Jaco - Schaarbeek Station) en tram 97 (Louiza - Dieweg). De lijn 82 (Berchem Station - Drogenbos) doorkruist het zuidwesten van de gemeente slechts heel kort, ter hoogte van de Sterstraat.

Daar komen nog heel wat buslijnen bij, uitgebaat door de MIVB (37, 38, 41, 43, 48, 50, 60, 74, 75), TEC (40, 123-124, 365A en W) en De Lijn (136, 137, 153, 154, 155).

In het kader van het nieuwe busplan dat de MIVB heeft uitgerold na de zomer van 2021 zijn er meerdere aanpassingen doorgevoerd. Dat brengt ook enkele veranderingen met zich mee voor de gemeente Ukkel. Sinds april 2021 loopt er zo een nieuwe lijn, 74, door de gemeente. Na 2022 zal die herbekeken worden, net zoals de lijnen 41 en 43.

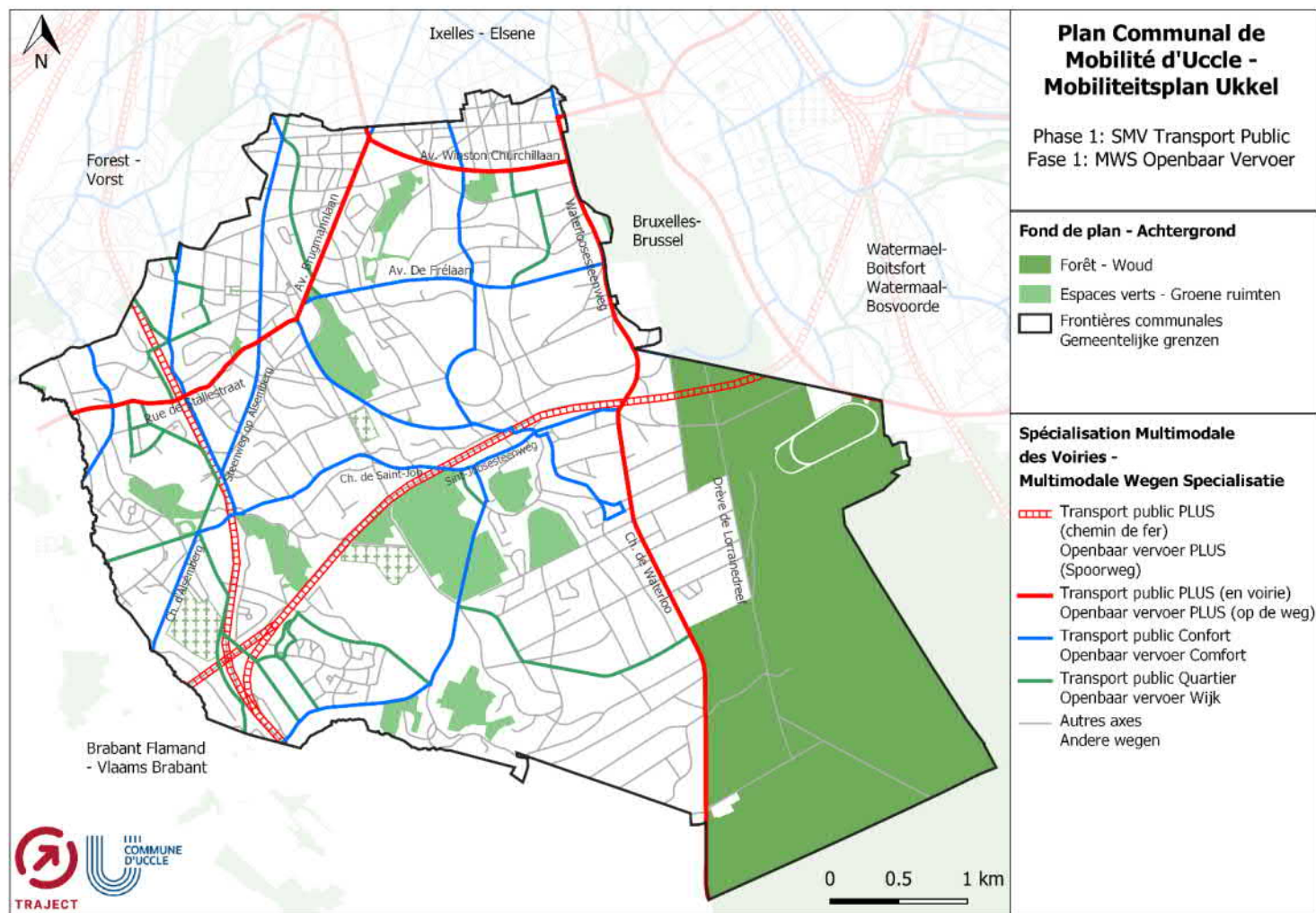
Onderstaande kaart toont de route van de lijnen van de verschillende operatoren van het openbaar vervoer. Voor de MIVB is dat de bediening die voorzien is tegen 2022-2023, zodra het busplan volledig uitgerold is.



Figuur 37 - Bediening van het openbaar vervoer in Ukkel - Bronnen: Kaart van het busplan van de MIVB en route van de lijnen van de NMBS, De Lijn en TEC (via Mobigis)

5.4.2 HIËRARCHIE VAN HET OPENBAARVERVOERNETWERK

De kaart hieronder toont de hiërarchie van het OV-net zoals bepaald door het GewMP Good Move. Het doel is om de ontwikkeling van het OV in het Gewest te ondersteunen en een alternatief te bieden voor de wagen.



Figuur 38 - Multimodale wegenspecialisatie - Openbaar vervoer

5.4.2.1 OV PLUS-NETWERK

Voorstelling van het OV PLUS-netwerk

Het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan stelt dat OV PLUS-assen *“langeafstandsverplaatsingen toelaten tussen de bestaande en in ontwikkeling zijnde grote polen op grootstedelijke schaal, met aantrekkelijke trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit.”* In dat netwerk, *“dat al in zeer ruime mate gescheiden is van het autoverkeer, bestaat de uitdaging er eerst en vooral in het behoud van de huidige prestaties te garanderen en de regelmaat te verbeteren”.*

De twee spoorweglijnen en een deel van de tramlijnen zitten in het PLUS-netwerk...

De spoorweglijnen 26 en 124 zitten net als enkele tramlijnen (3, 4 en 7) vervat in het OV PLUS-netwerk. De stukken tramlijn in het PLUS-netwerk hebben gewoonlijk een eigen bedding (op enkele uitzonderingen na). Sommige tramlijnen zitten dus niet in het PLUS-netwerk (of toch zeker niet helemaal). Denk maar aan lijn 92 die van Fort-Jaco tot Marlow in het COMFORT-netwerk ligt (ook al heeft die een eigen bedding tussen Vanderkindere en Ma Campagne) of lijn 51 die volledig in het COMFORT-netwerk ligt.

Dankzij het project rond de nieuwe Carsoelbrug, opgestart door Infrabel en de MIVB, zal de bediening van de trams op lijn 92 eenvoudig verbeterd kunnen worden en zal de as effectief COMFORT kunnen bieden, zoals de categorie het betaamt. De gemeente is ook een studie gestart naar de heraanleg van het Sint-Jobsplein via het studie bureau Arter. Er zal dan meer bepaald gepeild worden naar gebruiksvriendelijkheid, parkeermogelijkheid, recreatieve ruimte, vergroening, maar ook naar het traject en de commerciële snelheid van tram 92.

De OV PLUS-as Winston Churchill en de spoorweglijn 26 bieden verbindingen op ringlijn tussen het noorden van Vorst enerzijds en Elsene, Watermaal-Bosvoorde en Etterbeek anderzijds. De OV PLUS-as van de Stallestraat en de Brugmannlaan en de spoorweglijn 124 zijn radiale assen tussen de ‘stadspoorten’ in Stalle en het centrum van het Gewest richting Brussel-Zuid. Ze bedienen eerder het westen van de gemeente.

maar ook buslijnen zitten in het PLUS-netwerk vervat

De Waterlooosesteenweg zit in het PLUS-netwerk; niet met een trambediening, maar enkel en alleen met buslijnen. Naargelang de stukken weg tellen we 3 tot 5 buslijnen van de MIVB, TEC en De Lijn samen. De as is hier en daar uitgerust met bus-, taxi-, en fietsstroken.

Performantie van het OV PLUS-netwerk

De Waterlooosesteenweg voldoet momenteel niet aan het PLUS-niveau

Op dit moment haalt de Waterlooosesteenweg niet het performantieniveau dat we verwachten in een PLUS-netwerk. De bussen die daar rijden, halen de verwachte regelmaat en zelfs frequentie niet.

De MIVB brengt onder meer een zwart punt voor bussen aan op het stuk van de lijn 41 op die as, tussen de halte Gendarmen (Terhulpensesteenweg) en de halte Sint-Elisabethziekenhuis. Dat probleem is al jarenlang gekend; de snelheid en de regelmaat tijdens de spitsuren vormen er een probleem:

- tijdens de avondspits bedraagt de gemiddelde snelheid van de bussen 4,33 km/uur tussen Gendarmen en Montana (stuk Terhulpensesteenweg);
- ‘s ochtends bedraagt de gemiddelde snelheid van de bussen 5,73 km/uur tussen Montana en Groene Jager (stuk Waterlooosesteenweg tot bij het binnenrijden van de stad).

De gegevens van De Lijn, op basis van GPS-gegevens van de buslijnen 136-137, liggen in dezelfde lijn: de indicatoren voor de commerciële snelheid en de efficiëntie (verschil tussen de gemiddelde trajecttijd tijdens de spits- en de daluren, over het algemeen voor 7 uur of na 19.30 uur). De kaart hieronder toont ons de stukken weg die verbeterd moeten worden, omdat ze niet aan de twee kwaliteitscriteria voldoen die we op dat niveau van de hiërarchie verwachten (de efficiëntie ligt lager dan 75% en de commerciële snelheid bedraagt minder dan 20 km/uur).



Figuur 39 - Te verbeteren stukken om de performantie van de bussen van De Lijn op te krikken

TEC stelt dezelfde diagnose voor de Waterlooosesteenweg. In september 2021 werd een analyse uitgevoerd voor de verbetering van de bussen op de W-lijn. Daaruit blijkt dat de gemiddelde snelheid van de bussen tijdens de spitsuren (beide richtingen) sterk wordt beïnvloed:

Startplaats	Bestemming	Afstand (in km)	Tijdslot	Snelheid heenrit	Snelheid terugrit
SINT-GENESIUS-RODE Middenhut	UKKEL Prins van Oranje	2,36	Daluren Spitsuren	34,4 km/uur 27,2 km/uur	34,4 km/uur 28,4 km/uur
UKKEL Prins van Oranje	UKKEL Diesdelle	1,73	Daluren Spitsuren	21,5 km/uur 18,4 km/uur	23,2 km/uur 20,3 km/uur
UKKEL Diesdelle	UKKEL Bascule	2,34	Daluren Spitsuren	17,2 km/uur 14,1 km/uur	17,5 km/uur 14,7 km/uur
UKKEL Bascule	SINT-GILLIS Ma Campagne	1,32	Daluren Spitsuren	16,5 km/uur 15,2 km/uur	14,8 km/uur 12,8 km/uur

Figuur 40 - Trajecttijden van de bussen op de W-lijn

Merk op dat de recente verlenging van de voorsorteerstrook richting het Ter Kamerenbos (vanuit Groene Jager) naar het kruispunt Waterloo / De Fré een positief effect zou moeten hebben op de trajecttijden van de bussen.

Die grootstedelijke as moet volgens Good Move versterkt worden, in samenspraak met het Waals en het Vlaams Gewest. TEC en De Lijn delen die ambitie ook: het Masterplan van De Lijn uit 2020 stelt immers dat de Waterlooosesteenweg ook het potentieel heeft voor een hoogwaardige corridor ("Potentieel voor HOV-Corridor").

De multimodale overstapknopen uit het OV PLUS-aanbod moeten worden versterkt

De stations van het S-netwerk worden in het GewMP beschouwd als strategische overstapknopen, net zoals de grote stations die nationaal bereikbaar zijn: "Met name stations, haltes en overstapknopen zijn op zichzelf centrale punten, waarvan de ontwikkeling bijzondere aandacht krijgt."

Met haar zes treinstations en de P+R van Stalle, die ook een overstapknoop is, beschikt Ukkel dus over zeven overstapknopen, waarvan de volgende in ontwikkeling zijn:

- de halte Moensberg: er zal hier een verbinding worden gelegd tussen de twee Spoor PLUS-assen (volgens de voorschriften van het GewMP trouwens). Op 14 oktober 2021 jongstleden heeft Urban Brussels Infrabel en de NMBS de stedenbouwkundige vergunning gegeven om het intermodale uitwisselingsplatform van Ukkel Moensberg aan te leggen;
- de P+R Stalle, met in de toekomst een veel hogere capaciteit, zodat hij ten volle zijn rol kan spelen als startpunt voor het openbaar vervoer en de actieve vervoersmodi (zie infra 8.3.1);
- het station Ukkel-Kalevoet, dat beter bereikbaar zal worden voor voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer dankzij het voornemen van de MIVB om de Wagenstraat opnieuw aan te leggen, en de komst van een voetgangers- en fietserstunnel in de komende jaren;
- en het station Sint-Job, dat tussen 2023 en 2025 opnieuw wordt aangelegd om het toegankelijker te maken voor voetgangers (renovatie omgeving en perrons, toegang voor PBM aan beide zijden van de spoorweg), het openbaar vervoer (aanleg van een MIVB-halte) en fietsers (parking voor 72 fietsen, FietsGEN).



Figuur 41 - Heraanleg van de halte Sint-Job - Bron: NMBS - Vervoersplan 2020 - 2023

Door de opstopping aan het kruispunt van Stalle is de westelijke toegang tot de Stallestraat ondanks de specifieke inrichtingen (busstrook en eigen trambedding) niet performant voor de bussen van De Lijn uit dat netwerk

Zoals Figuur 44 hieronder aantoont, daalt de commerciële snelheid en de efficiëntie van de bussen van De Lijn (lijnen 153, 154 en 155) als ze de Stallestraat oversteken. Tijdens de ochtendspits daalt de commerciële snelheid tussen de halte "Drogenbos Eggergat" en de halte "Ukkel Kruispunt Stalle", d.w.z. tijdens de 400 meter die de bussen moeten overbruggen bij de rotonde van Stalle, naar 8 km/uur gemiddeld. Dat is 40% van de commerciële snelheid tijdens de daluren. De bussen die het perron van de trams gebruiken, moeten inderdaad wachten tot het kruispunt vrij is (zie hierna het zwart punt van de MIVB voor T82 en T07 aan het kruispunt van Stalle).

5.4.2.2 OV COMFORT-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Trams en bussen in het OV COMFORT-netwerk...

Zo stelt Good Move: *“De assen van het OV COMFORT-netwerk vullen het maaswerk van het PLUS-netwerk aan en maken verplaatsingen tussen wijken mogelijk. Ze worden ingezet voor verplaatsingen op minder grote schaal waarbij gebruik gemaakt wordt van smallere wegen dan in het OV PLUS-netwerk. Het COMFORT-netwerk is niet geschikt om dezelfde soort prestaties te leveren op het vlak van trajecttijden. De uitdaging van de regelmaat is daarentegen essentieel.”*

In Ukkel zitten er meerdere assen vervat in het OV COMFORT-netwerk (cf. kaart hierboven):

- het gaat meer bepaald om de assen die de **tram**lijnen gebruiken: de Alsebergsesteenweg (51), de as Neerstalle-Ster (32-82-97) en de as Wolvendael-Carsoel-Ham (92);
- de meeste assen die de **bus**lijnen gebruiken, zitten ook in het COMFORT-netwerk vervat: het noord-zuidtraject van de bus 60 via Sterrewacht, de as Godshuizen-Dolez bediend door de 43 en/of de 37; de Gatti de Gamondstraat (48-74). De keuze om die assen in het OV COMFORT-netwerk op te nemen strookt met de logica van de mazen.

Tot slot is er de OV COMFORT-as ter hoogte van de Wagenstraat die aansluit bij het project van de MIVB. Dat project wordt sinds het GMP van 2006 ondersteund door de gemeente en wordt momenteel onderzocht door de gewestelijke instellingen. Het doel is om de Wagenstraat op termijn toegankelijk te maken voor buslijnen 41 en 74, zodat ze het stuk op de Alsebergsesteenweg tussen het station Kalevoet en Globe niet meer moeten nemen. Op dat stuk ligt de commerciële snelheid van de bussen immers lager dan 10 km/uur. Daarnaast wil men het station Kalevoet ook toegankelijker maken voor voetgangers en fietsers vanaf de Stallestraat. Die weg is niet bedoeld voor autoverkeer, maar voorbehouden voor het openbaar vervoer en zwakke weggebruikers.



De meningen over het project van de Wagenstraat waren duidelijk verdeeld bij de deelnemers van de workshop en de enquête: de ene vroegen om die aanpassingen eindelijk door te voeren (om de verbinding met het openbaar vervoer makkelijker te maken); *“Wanneer zal de Wagenstraat opengaan?”*. Anderen waren dan weer bang voor die aanpassingen (bewoners van de betrokken weg): vrees voor veel transitverkeer, geen milieuvriendelijk en verouderd project, duur en nutteloos project.

Performantie van het OV COMFORT-netwerk

Vertragingen op de assen Neerstalle en Ster die de aantrekkelijke trajecttijden ondermijnen

De Stallestraat blijkt een van de voornaamste zwarte punten op het vlak van snelheid en regelmaat voor de MIVB. Dat komt omdat er permanente verkeersopstoppingen zijn door het inkomend/uitgaand verkeer van het Gewest. Die vertragingen komen voornamelijk tijdens de ochtend- en avondspits voor en ondermijnen de trajecttijden van de trams (opstoppingen aan de kruispunten). Rond het kruispunt Stalle-Neerstalle bedraagt de snelheid van de trams soms minder dan 6 km/uur.

De problemen die de MIVB ondervindt, doen zich voornamelijk voor bij het kruispunt Neerstalle/Stalle op de as Neerstalle/Sterstraat. De trams 82 en 97 staan geblokkeerd als ze de files willen inhalen en wachten aan de verkeerslichten. Het beheer van dat kruispunt is moeilijk. Tram 4 (chronolijn) steekt dat kruispunt ook over, maar in tegengestelde richting van tram 82 en 97.

Tijdens de ochtendspits is de situatie daar waar je de stad binnenrijdt nog erger: tram 82 rijdt gemiddeld 3,9 km/uur op het stuk van de Sterstraat tussen Keyenbempt en het kruispunt van Stalle. Tijdens de avondspits zijn er meer problemen in de richting van Faubourg: de gemiddelde snelheid ligt daar tijdens de avondspits op 3,45 km/uur voor de 82 en de 97 tussen Merlo en het kruispunt van Stalle (Neerstalsesteenweg).

In de Sterstraat is er een project voor een gedeeltelijke eigen trambedding (in één richting) voorzien tussen Keyenbempt en het kruispunt van Stalle, naar de stad toe. Daarbij wordt het autoverkeer in beide richtingen behouden, maar worden de parkeerstroken verwijderd. Ter compensatie komt er dan wel extra ruimte op de naburige P+R. Dat project kreeg een principiële goedkeuring van het College en een positief advies van de MIVB.



Dat is ook iets wat heel veel deelnemers aan de enquête en de workshop deelden; de Stallestraat is één van de grootste problemen van Ukkel:

- ⇒ files / permanente verkeersopstopping: veel transitverkeer (pendelaars) wat overlast met zich meebrengt (lawaaï, vervuiling)
- ⇒ te smalle en zelfs gevaarlijke doorgangen voor fietsers (eigen trambedding is gevaarlijk als men de auto's die stilstaan op de weg voor een levering voorbij moet steken), nood aan veilige fietspaden
- ⇒ gebrek aan burgerzin, nood aan meer controle

De Alsebergsesteenweg en de Engelandstraat... andere zwarte punten uit het COMFORT-netwerk

Als we de problemen op het vlak van regelmaat en snelheid van de MIVB-lijnen in Ukkel (in het COMFORT-netwerk) van dichtbij bekijken, tekenen er zich drie zones af: de **Alsebergsesteenweg** ter hoogte van de halte Crematorium, de **Engelandstraat** en de Alsebergsesteenweg tussen het station en de halte Jeanne Herreman. Die drie zones liggen eigenlijk op één enkele as die het zuiden met het noorden van de gemeente verbindt en gebruikt wordt door tram 51.

Op die as rijdt veel verkeer en zijn er bijgevolg opstoppingen. Er is geen eigen bedding voor trams (of toch niet volledig). Ze ondervinden dus logischerwijs een impact van het verkeer (auto's en vrachtwagens, maar ook fietsers die tussen de sporen moeten rijden). Elk verkeersprobleem (ongeval e.d.) heeft dan ook een invloed op de regelmaat van het openbaar vervoer en in het bijzonder op de regelmaat van trams (geen omweg mogelijk).

Het moeilijkste voor tram 51 - op het vlak van snelheid en regelmaat - is de weg naar Ukkel-Kalevoet: tijdens de avondspits bedroeg de gemiddelde snelheid van de tram tussen de halte Jeanne Herreman en Ukkel-Kalevoet 5,75 km/uur. Tijdens de ochtendspits maken die opstoppingen het moeilijk om de stad binnen te raken. Tram 51 ondervindt voornamelijk problemen op het vlak van snelheid en regelmaat tussen de haltes Crematorium en Horzel. De gemiddelde snelheid van de tram op dat stuk lag tijdens de ochtendspits op 6,25 km/uur.

Op die as duikt de snelheid van de trams dus onder 9 km/uur. Dat is problematisch wetende dat Good Move voor bussen en trams een snelheid van 18 km/uur wil halen tegen 2030.

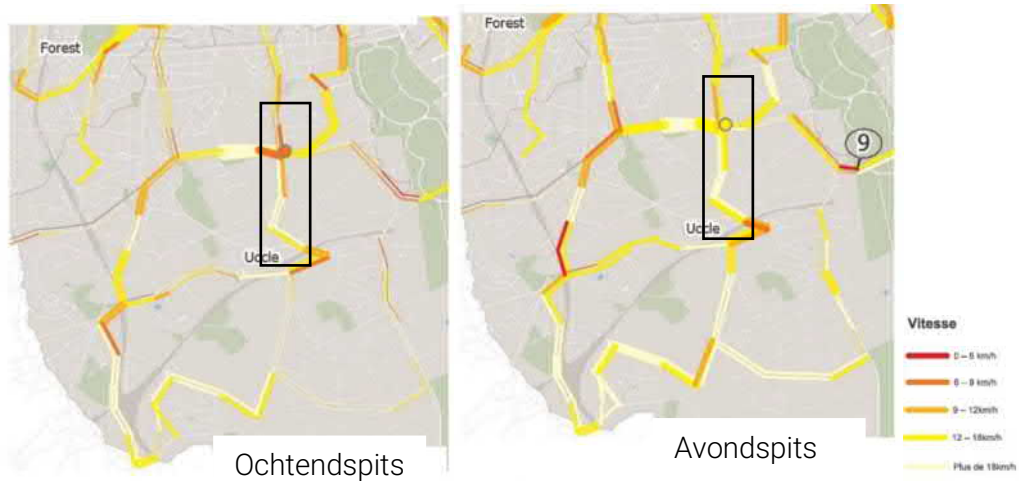
De Engelandstraat en de Sint-Jobsesteenweg, twee assen die moeten worden heraanlegd

Zoals hierboven aangegeven voor de trams, zijn er in de Engelandstraat en de Sint-Jobsesteenweg tussen de Dolezlaan en het Sint-Jobsplein ook problemen (regelmaat, snelheid) voor bussen, en dan meer bepaald voor de lijnen 43 en 60. De trams in de Engelandstraat rijden deels in een eigen bedding (in opwaartse richting), terwijl de bussen in de Sint-Jobsesteenweg geen eigen bedding hebben. Dat verstoort het busverkeer tijdens de spitsuren. Tussen de haltes Jeanne Herreman en Ukkel-Kalevoet tekende de MIVB tijdens de avondspits een gemiddelde snelheid op van 5,92 km/uur voor tram 43. Volgens Good Move moet **de performantie van die as beter**.

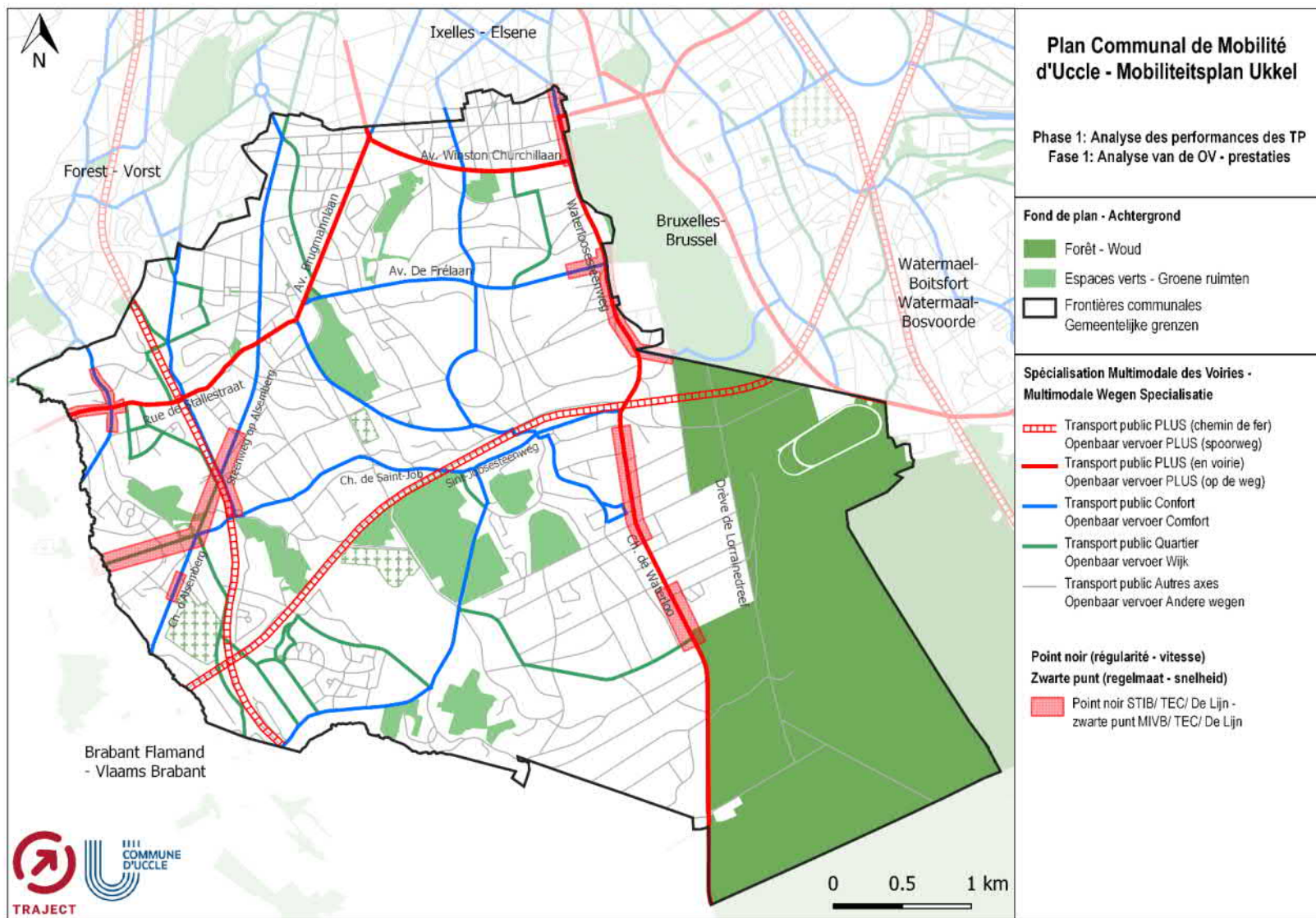
De verlenging/aanleg van de Wagenstraat als straat die is voorbehouden voor het openbaar vervoer (bus) zou al een performant alternatief moeten bieden. Bovendien ligt er een project voor een eigen OV-bedding in de beide richtingen van de Engelandstraat ter discussie bij de regionale overheden.

Een verbeterde prestatie wordt verwacht op de noord-zuidas Houzeau - Cavell - Ring

Tot slot wordt de noord-zuidas Houzeau - Cavell - Ring in dezelfde mate beschouwd als een as waarvan de prestatie nog aanzienlijk moet verbeteren (theoretisch gezien Auto WIJK-wegen, maar met veel verkeer). De zone mag dan wel minder problemen geven dan de eerdergenoemde zwarte punten, de MIVB stelt er toch enkele problemen vast op het vlak van de commerciële snelheid en dan vooral tijdens de ochtendspits, zoals de kaarten hieronder ook aantonen.



Figuur 42 - Snelheid van het busnetwerk tijdens de ochtendspits - Bron: MIVB (Network)



Figuur 43 - Analyse van de performantie van het openbaarvervoernetwerk: zwarte punten van de MIVB, TEC en De Lijn

5.4.2.3 OV WIJK-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Enkele assen die door het busnet worden gebruikt, zitten in het WIJK-netwerk vervat

Good Move-plan: *"Het OV WIJK-netwerk verzorgt de fijnmazige bediening van de wijken en de buurtdiensten voor de bevolking. Dit segment van het aanbod is vandaag samengesteld uit buslijnen die bestemd zijn voor lokale bediening. De exploitatie van het segment kan geleidelijk evolueren naar andere soorten modaliteiten: werking op aanvraag, andere soorten voertuigen, enz. Dit zonder afbreuk te doen aan de noodzaak om een openbaar vervoeraanbod aan te bieden dat voor iedereen toegankelijk is."*

De meeste OV-assen in de gemeente die enkel door bussen bediend worden, zitten in het WIJK-netwerk. Het gaat bovendien enkel om gemeentelijke wegen.

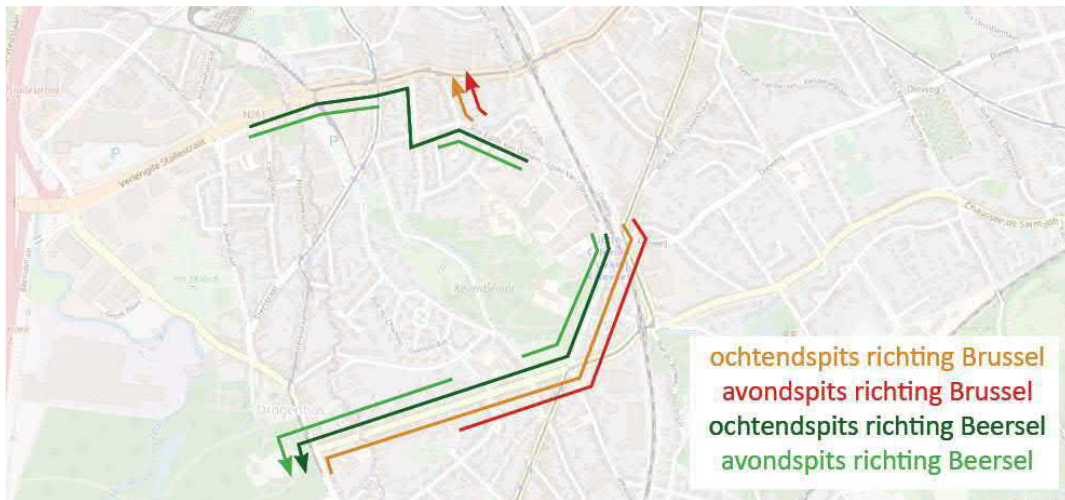
Netwerkperformantie

Drie straten uit het WIJK-netwerk moeten opnieuw worden aangelegd

Bij de opmaak van het GewMP werden de Roetaertstraat, de Merlostraat en de Victor Allardstraat uit het WIJK-netwerk geïdentificeerd als straten waar een "minimale aanpassing" nodig is. Het gaat om een herinrichting om onder andere de invoering van buslijn 74 in goede banen te leiden. Dat is een nieuwe lijn die in april 2021 is ingevoerd om het station Ukkel-Stalle met Vorst te verbinden. Die lijn wordt op termijn verlengd via de Wagenstraat tot aan het station Kalevoet.

Het traject Drogenbossesteenweg - Alsebergsesteenweg en de Egide Van Ophemstraat zijn niet performant voor de bussen van De Lijn

Onderstaande figuur geeft segmenten weer die niet performant zijn voor de buslijnen 153, 154 en 155 van De Lijn tijdens de spitsuren, zowel 's ochtends als 's avonds (commerciële snelheid lager dan 20 km/uur).



Figuur 44 - Segmenten die niet performant zijn voor de bussen van De Lijn op de lijnen 153, 154 en 155 in de Van Ophemstraat en de Drogenbossesteenweg, waar de commerciële snelheid lager dan 20 km/uur ligt



De deelnemers aan de enquête en de workshop vinden de bediening van het openbaar vervoer en de structuur in de gemeente over het algemeen goed (trams, treinstations, bussen, ...): *"Tram 92 die een verbinding biedt met tram 3 en 4"; "de bussen van TEC en De Lijn op de Waterlooesesteenweg"; "er zijn veel alternatieven dankzij het openbaar vervoer"; "eigen trambedding op sommige stukken"; "goed bediende wijk", ...*

Toch liggen de verwachtingen voor dit aanbod hoog en de vaststellingen en vragen zijn duidelijk:

- ⇒ impact van de opstoppingen op de lijnen van het openbaar vervoer / niet genoeg eigen beddingen
- ⇒ geen aanbod van de MIVB op de Waterlooosesteenweg naar het centrum
- ⇒ hogere frequentie van bus 60
- ⇒ geen rechtstreekse verbinding met sommige Brusselse gemeentes (Anderlecht, Elsene, Molenbeek)
- ⇒ sommige wegen zijn niet breed genoeg waardoor bussen en autobussen van de MIVB niet voorbij kunnen, te brede bussen
- ⇒ tramhaltes niet goed uitgerust (bv. ticketautomaten) en niet genoeg rekening houden met voetgangers
- ⇒ vragen over bussen die leeg zouden rondrijden
- ⇒ moeilijk om je te verplaatsen tussen de verschillende Ukkelse wijken (omwegen, werken, ...)
- ⇒ enz.

5.5 AUTONETWERK

5.5.1 BEDIENING VAN HET AUTONETWERK

Een structurele bijzonderheid

Weet dat Ukkel een bijzondere gemeente is door de structuur van het wegennet waar de gemeente in ligt. Dat heeft natuurlijk een invloed op het autoverkeer:

- het zuidelijke deel van de Brusselse ring is onvolledig, waardoor er geen ringlijn is voor de nationale en grootstedelijke stromen. Het risico bestaat dus dat die stromen op de lokale wegen terechtkomen, die daar niet geschikt voor zijn;
- afrit 18 van de ring (Ruisbroek) is rechtstreeks toegankelijk vanuit de gemeente, via de Stallestraat;
- Ukkel heeft geen kwaliteitsvolle ringlijn met verkeersassen met meerdere rijstroken zoals de R21 ("de Middenring of Grote Ring" die langs de Vuurkruisenlaan, de Van Praetlaan en het noorden van de Lambermontlaan loopt tot aan de Generaal Jacqueslaan) of de R22 ("Derde Ring" ofwel Woluwedal en de Vorstlaan);
- de spoorweglijnen zijn zeker een meerwaarde voor het openbaarvervoernet, maar veroorzaken ook onderbrekingen in het wegennet alsook een concentratie van stromen bij de enkele oversteekplaatsen (bruggen of tunnels);
- bovendien is het aantal oversteekplaatsen om de gemeentes in het westen van de tweede kroon te bereiken beperkt door het Ter Kamerenbos en het Zoniënwood. Daar ontstaan dan ook opstoppingen, meer bepaald in de Terhulpensesteenweg, wat het overigens ook moeilijk maakt om oversteekplaatsen te vinden voor het openbaar vervoer.

Met autoverkeer dat gestructureerd wordt door de gewestelijke assen...

Buiten de eerdergenoemde bijzonderheden wordt Ukkel ook doorkruist door heel wat gewestwegen die het autoverkeer in de gemeente ook structureren. Denk maar aan de Brugmannlaan, de De Frélaan, de Stallestraat, ... De kaart in het begin van dit verslag (cf. Figuur 18) geeft alle gewestelijke assen weer die in Ukkel lopen.

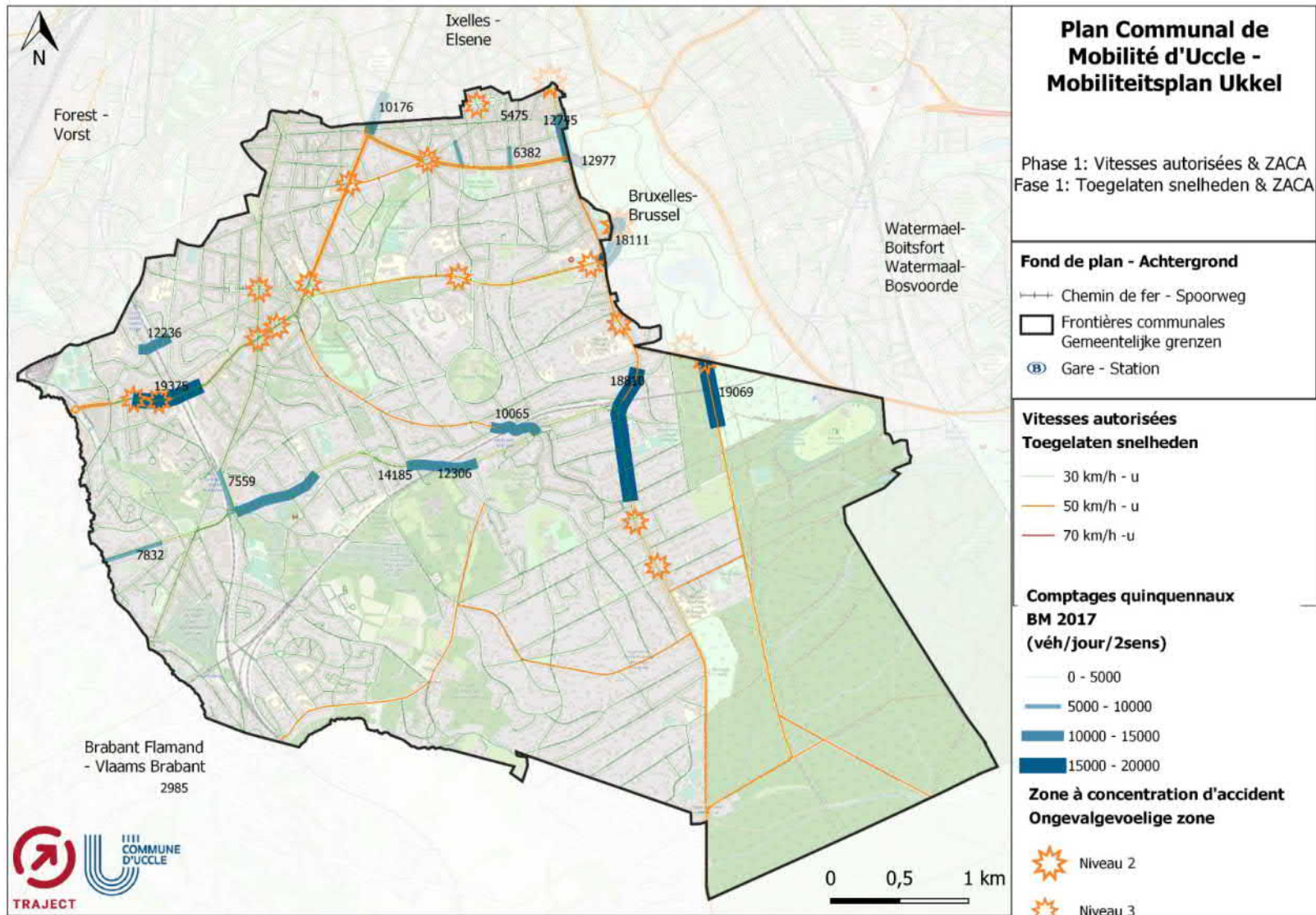
Over het algemeen rijden er op die assen dagelijks meer dan 10 000 voertuigen in beide richtingen. Op sommige wegen gaat dat tot wel 18 000 voertuigen/dag (beide richtingen), zoals de Waterlooosesteenweg en de Stallestraat.

En soms zwaarbelaste gemeentelijke wegen

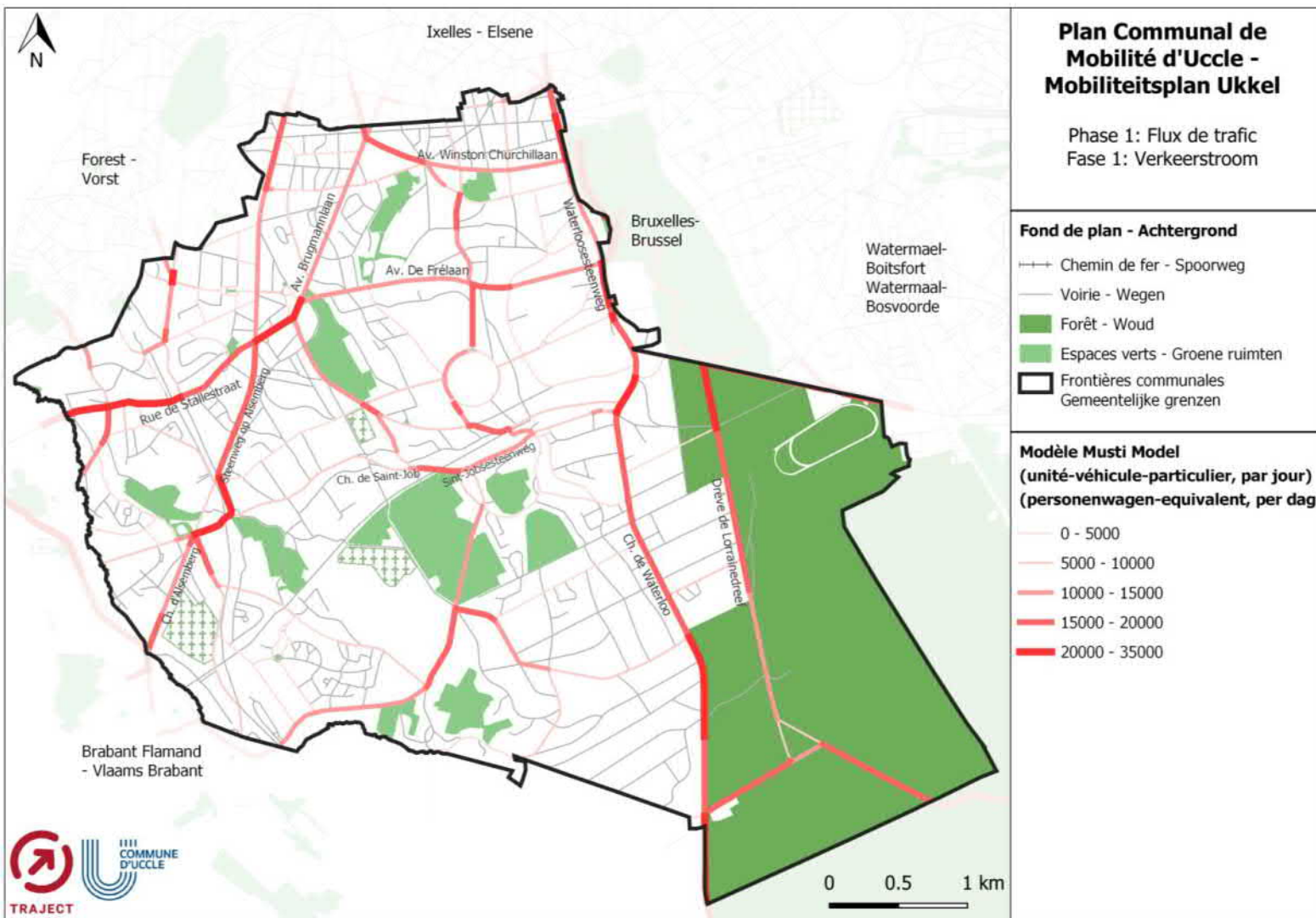
Op sommige gemeentelijke wegen is er ook veel verkeer, tot soms meer dan 10 000 voertuigen/dag in beide richtingen. Dat is zo voor de Sint-Jobsesteenweg, die de hele gemeente in de breedte doorkruist.

Onderstaande kaart (Figuur 45) geeft een overzicht van de tellingen van Brussel Mobiliteit op alle gemeentelijke en gewestelijke wegen alsook in de ongevalgevoelige zones.

De volgende kaart (Figuur 46) geeft een modellering weer van het dagelijks autoverkeer in Ukkel. Die modellering is verkregen dankzij het multimodaal model Musti. Die kaart bewijst wat we al eerder hebben aangegeven over de structurerende gewestelijke en gemeentelijke assen die dagelijks veel verkeer te verduren krijgen.



Figuur 45 - Autonetwerk in Ukkel: kruising van verkeer, snelheidsbeperkingen en accidentologie

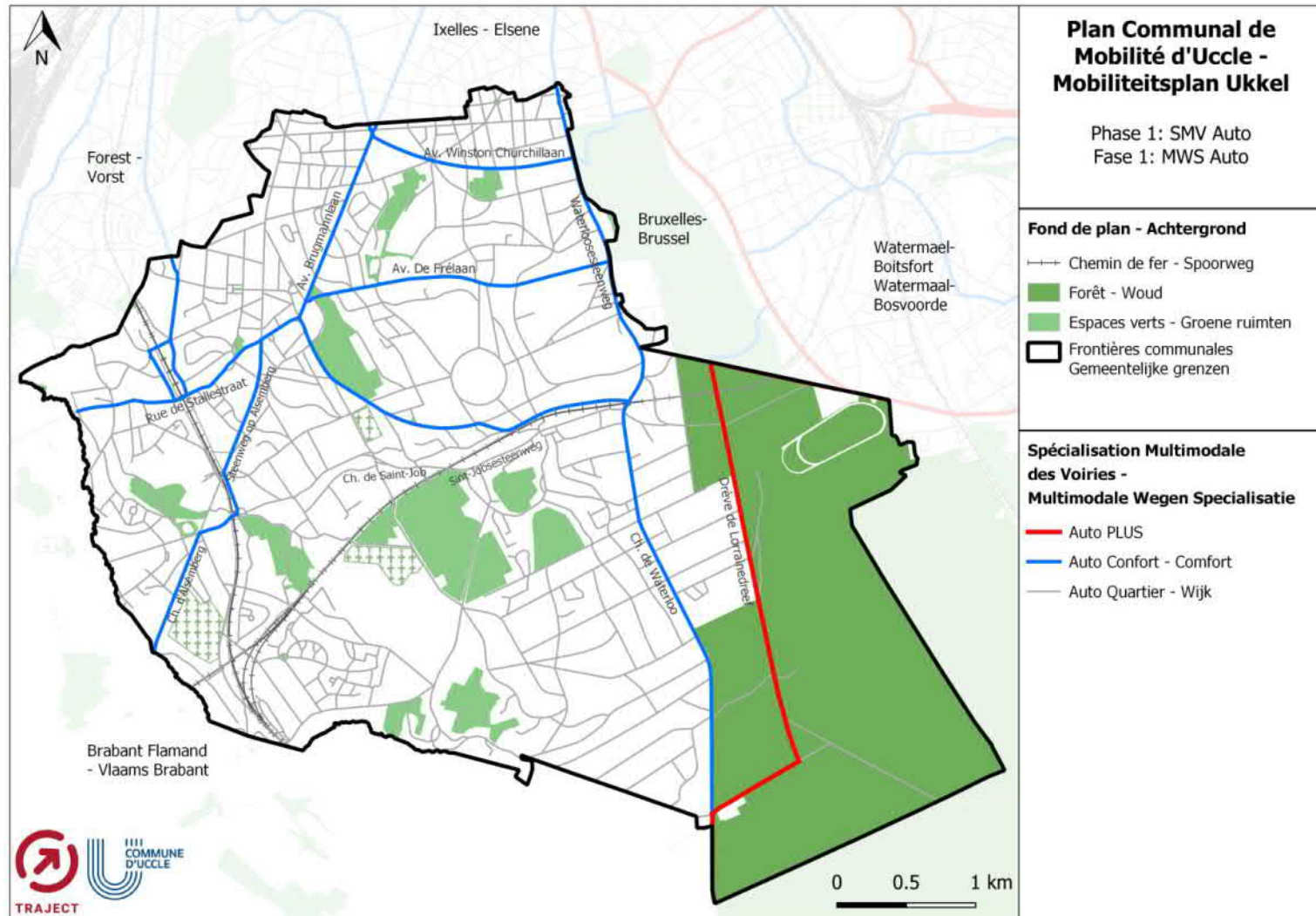


Figuur 46 - Modelling van de dagelijkse verkeerslast - Bron: Brussel Mobiliteit - Model Musti

De wegen die niet in het roze/rood staan aangeduid, waren niet opgenomen in het model (in de realiteit kan er op sommige van die wegen ook meer verkeer zijn dan verwacht op een lokale/residentiële weg).

5.5.2 HIËRARCHIE VAN HET AUTONETWERK

Onderstaande kaart geeft de hiërarchie van het autonetwerk weer volgens het Gewestelijk Mobiliteitsplan:



Figuur 47 - Multimodale wegenspecialisatie - Autonetwerk - Bron: GewMP Good Move

VOORWOORD OVER DE WERKWIJZE:

Om de performantie van de netwerken te analyseren, hebben we meerdere bronnen met elkaar vergeleken:

- de feedback van de gemeente en de politiezone (opstoppingen, accidentologie, verkeersomstandigheden, ...);
- de beschikbare gegevens uit tellingen, meer bepaald de tellingen van Brussel Mobiliteit (zie Figuur 49);
- de modellering van de stromen uit het multimodaal model Musti (zie Figuur 46);
- en de verkeersomstandigheden uit routeplanners (Google Trafic).

5.5.2.1 AUTO PLUS-NETWERK

Voorstelling en netwerkperformantie

Een recht Auto PLUS-netwerk... middenin het bos

Het Auto PLUS-netwerk omvat de Lorrainedreef en de Sint-Hubertusdreef, twee radiale assen in het uiterste zuiden van de gemeente. De Terhulpensesteenweg, die de grens vormt tussen Ukkel en de Stad Brussel, maakt ook deel uit van dit netwerk. Good Move stelt het volgende: *“Dat netwerk kanaliseert de autostromen en verzekert de toegang tot de grote functies van het Gewest.”*

Die assen hebben verschillende kenmerken die bijdragen tot hun performantie:

- ze lopen rechtdoor
- er zijn weinig kruispunten
- weinig uitrijdende wagens (handelszaken, privétoegangen, ...)
- weinig oversteekplaatsen voor voetgangers.

Daartegenover staat dat deze assen slechts één rijstrook hebben in elke richting. Dat beperkt hun algemene capaciteit vergeleken met andere Auto PLUS-invalswegen.

Volgens de vijfjaarlijkse tellingen van Brussel Mobiliteit in 2017 ligt de dagelijkse verkeerslast op de Lorrainedreef hoger dan 20 000 voertuigen/dag (cf. onderstaande kaart - Figuur 49).

Geen voor de hand liggend traject

Als je vanuit Vlaams-Brabant (Sint-Genesius-Rode) of Waals-Brabant (Waterloo, Eigenbrakel) onderweg bent naar het centrum van Brussel of Elsene, dan ligt het eerder voor de hand om de Waterloosesteenweg te nemen. De bocht naar rechts op de Sint-Hubertusdreef, bij het kruispunt van Kleine Hut, lijkt een verandering van richting waardoor je van je bestemming wegrijdt. Sinds 2017 wordt er binnen het Brusselse en Vlaamse Gewest nagedacht om de bochten naar de Sint-Hubertusdreef eenvoudiger te maken en er een duidelijker “poorteffect” aan te geven.

De noodzaak om dat traject leesbaarder te maken tekende zich nog sterker af toen het Ter Kamerenbos in 2020 deels was afgesloten voor het wegverkeer (opstoppingen in de Terhulpensesteenweg). De Directie Projecten en Wegen van Brussel Mobiliteit heeft ook aan een “testplan” gewerkt om de voorsorteerstrook naar rechts om de Sint-Hubertusdreef op te draaien, langer te maken. Die aanpassing moet nog goedgekeurd worden door de verschillende instanties.

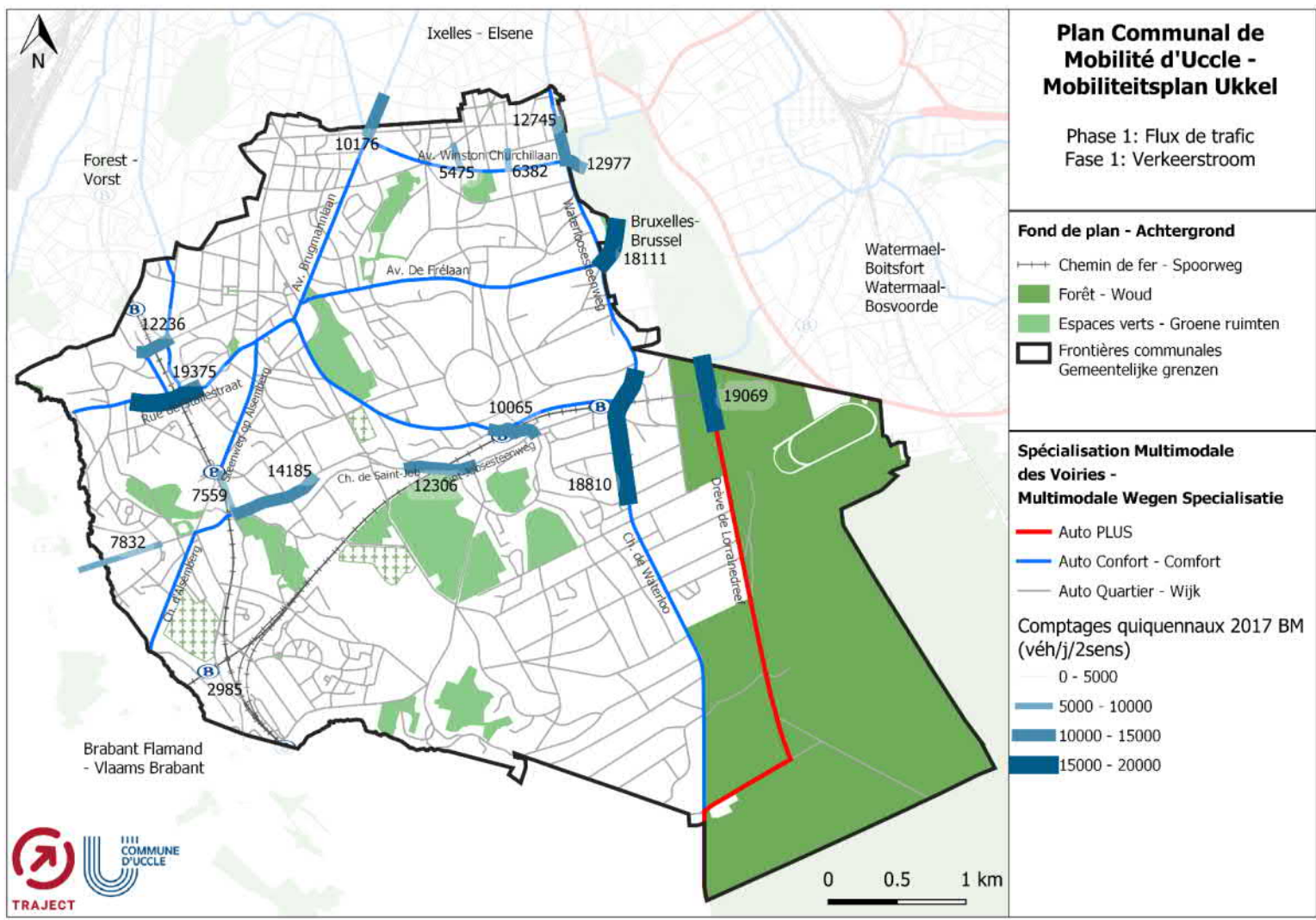
Bovendien staat er in 2022 een mobiliteitsstudie gepland voor de sector van het Ter Kamerenbos, onder leiding van de Stad Brussel met follow-up van de buurgemeenten (waaronder Ukkel). Het zal dan ook belangrijk zijn om de analyses en aanbevelingen uit die studie te kunnen opvolgen bij de opmaak van het GMP.

In september 2020 werd er reeds een studie gevoerd om de verschillende circulatieplannen te evalueren die in overweging worden genomen voor het Ter Kamerenbos. De resultaten van die studie zijn beschikbaar op de site: <https://nl.cambre.brussels/>.

Bij het huidige circulatieplan is tijdens de week verkeer in beide richtingen toegelaten op de Bosvoordelaan en de Dianalaan, tot aan de Belle Alliancelaan. Op die laan is dat trouwens ook het geval om het kruispunt van De Fré / Waterlooosesteenweg te kunnen bereiken:



Figuur 48 - Huidig circulatieplan voor het Ter Kamerenbos - Bron: cambre.brussels



Figuur 49 - Evaluatie van de verkeerslast - Bron: vijfjaarlijkse tellingen Brussel Mobiliteit

5.5.2.2 AUTO COMFORT-NETWERK

Voorstelling van het netwerk

Een Auto COMFORT-netwerk dat hoofdzakelijk samenvalt met de gewestwegen... op enkele uitzonderingen na

Het GewMP stelt dat *“de COMFORT-wegen van het Autonetwerk de wegen zijn die **op gewestelijk niveau** verplaatsingen tussen wijken met de auto en motorvoertuigen **mogelijk maken**, en daarbij doorgaand verkeer binnen de mazen beperken en zorgen voor een goede verbinding met de PLUS-wegen van het Autonetwerk.”*

In Ukkel liggen zo de meeste gewestwegen in het Auto COMFORT-netwerk:

- Winston Churchillaan
- De Frélaan
- Brugmannlaan
- Waterloosesteenweg
- Alsebergsesteenweg
- Stallestraat

Toch liggen twee nochtans gewestelijke wegen niet in het Auto COMFORT-netwerk: de Alsebergsesteenweg (na de Stallestraat richting Vorst / Sint-Gillis) en de Neerstalsesteenweg.

Daarentegen zijn de wegen op de as Wolvendael - Carsoel - Zijlaan gemeentelijke wegen die wel zijn opgenomen in het Auto COMFORT-netwerk. Er is immers nood aan een ringas (parallel aan de spoorweg). Dat geldt ook voor de as Gatti de Gamond - Globe, hier door hun radiale functie richting Vorst.

Netwerkperformantie

Waterloosesteenweg of Lorrainedreef?

Het PLUS-netwerk van de Lorrainedreef ligt parallel aan het COMFORT-netwerk van de Waterloosesteenweg. Net zoals de Lorrainedreef niet aan de criteria van het PLUS-netwerk voldoet, strookt het verkeer op de Waterloosesteenweg ook niet met het COMFORT-netwerk: in 2017 telden we op die twee assen een gelijkaardig aantal voertuigen. De modellering van de stromen uit het multimodaal model Musti toont een gelijkaardige verkeerslast aan (zie Figuur 46 hierboven).

Het vorige GMP had al gewezen op de hoge verkeerslast op die twee noord-zuidassen: *“met een totaal dat hoger ligt dan 25 000 personenauto-equivalenten²¹ [...] zijn de **Waterloosesteenweg** en de **Lorrainedreef** de twee belangrijkste toegangswegen naar Brussel vanuit het zuiden van Ukkel en de gemeentes Sint-Genesius-Rode en Waterloo.”*

15 jaar later is dat nog niet veranderd, ook al liggen de cijfers iets lager. Volgens de vijfjaarlijkse tellingen van Brussel Mobiliteit uit 2017 bedraagt het dagelijks verkeer op de COMFORT-assen vaak meer dan 10 000 voertuigen/dag (in beide richtingen). Op sommige wegen bedroeg dat zelfs meer dan 15 000 voertuigen/dag.

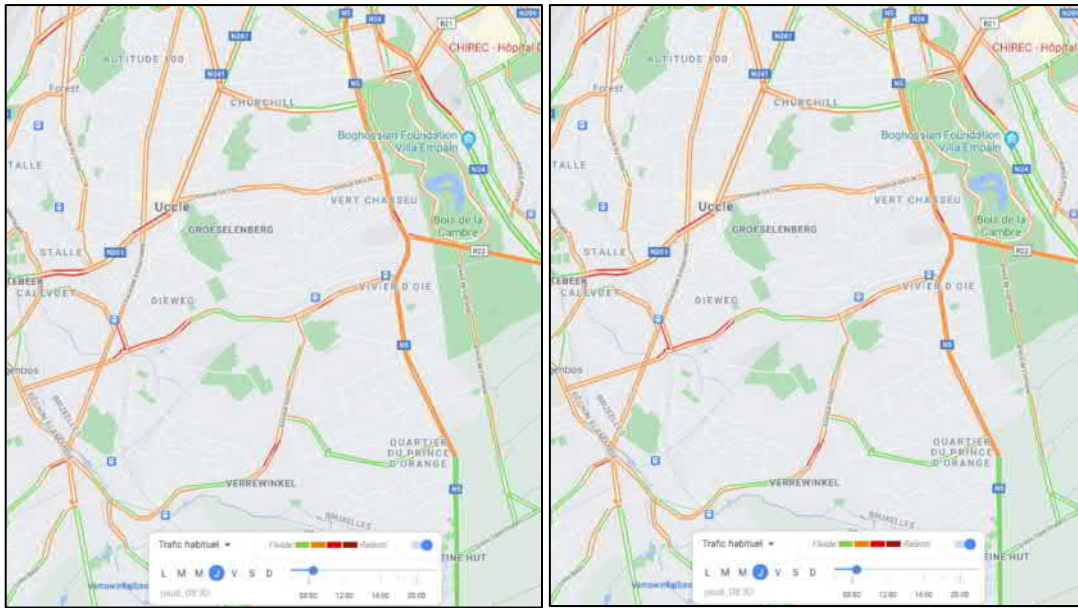
Sterke vertragingen op de as van de Stallestraat en in de omgeving van de Engelandrotonde

Volgens de gegevens van Google Maps Traffic²² is de meest opgestopte Ukkelse as de Stallestraat en dan in het bijzonder het stuk ten westen van de spoorweg. Die as loopt verder op de Brugmannlaan, waar je ook sterk vertraagt in de richting van de rotonde Marlow. Bij de rotonde Engeland - Sint-Job en omgeving zijn er ook heel veel verkeersopstoppingen. Die vertragingen hebben een impact op de Sint-

21 Totaal aantal binnenrijdende voertuigen voor die twee assen

22 Normaal verkeer op dinsdag om 8.30 en 17.30 uur en op donderdag om 8.30 en 17.30 uur. Verkeer gemeten begin april 2021 en midden juni 2021

Jobsesteenweg, maar ook op de Engelandstraat en de Gulden Kasteelstraat; in de komende jaren staan er veel grote vastgoedprojecten gepland in die omgeving, wat de situatie nog erger zal maken.



Figuur 50 - Verkeersomstandigheden tijdens een normale werkdag - donderdag - tijdens de ochtenden avondspits - Bron: Google Trafic (april 2021)

Overbelaste assen

Op de Waterloosesteenweg is er geen specifieke plek of moment waar(op) het verkeer stilstaat, maar er is wel continu veel verkeer van de Bascule tot aan Prins van Oranje. De situatie is vergelijkbaar ter hoogte van de Brugmannlaan (ook al loopt het verkeer iets vlotter richting Sint-Gillis zodra je de Marlowsquare voorbij bent), de Terhulpensesteenweg of het zuiden van de Alsembergsesteenweg.

Zowel lokale als supragemeentelijke verkeerslasten

De verkeersdrukke die we op die assen meten vloeit voort uit de overlapping van het transit- en het lokaal verkeer.

Het GMP uit 2006 had hier al op gewezen voor de Stallestraat: *“Met bijna 16 000 personenauto-equivalenten per dag in 2003 is de **Stallestraat** de belangrijkste toegangsweg naar Ukkel en Brussel, vanuit het westen. Dat valt eenvoudig te verklaren door de ligging van de wisselaar 18 van de Ring van Brussel, die in het verlengde ligt van die as”*. Vandaag haalt de Stallestraat gemiddeld nog 11 000 voertuigen per dag richting Brussel.

Gezien de gemeten verkeerslasten en/of de trajecten die ze aanbieden, is er op andere Auto COMFORT-assen supragemeentelijk transitverkeer: de Brugmannlaan, de De Frélaan, de Winston Churchilllaan en de Alsembergsesteenweg. Die maken verbindingen mogelijk tussen de zuidelijke periferie, Sint-Gillis en het centrum van Brussel.

Verkeersdrukke die overlast met zich meebrengt (lawaai, vervuiling, accidentologie, ...)

Het Gewest heeft de “ongevalgevoelige zones” in kaart gebracht voor het hele wegennet op haar grondgebied. In Ukkel is er geen zone van eerste categorie waar er dringend moet worden ingegrepen, maar er zijn wel enkele kruispunten of zones die ongevalgevoelig zijn en aandacht moeten krijgen bij de wegennetprojecten.



De deelnemers aan de enquête en de workshop hebben in het bijzonder de nadruk gelegd op de overlast die het autoverkeer veroorzaakt: lawaai, vervuiling, onveiligheid en ongevallen.

5.5.2.3 AUTO WIJK-NETWERK

Voorstelling en netwerkperformantie

Gedeclassificeerde wegen in het Auto WIJK-netwerk met soms relatief veel verkeer

Voor het Auto WIJK-netwerk stelt Good Move dat *“er autoverkeer mogelijk is, maar enkel voor de lokale bereikbaarheid en tegen een lagere snelheid.”* Het idee is dus om het doorgaand verkeer (zoveel mogelijk) weg te werken.

Het Auto WIJK-netwerk omvat dus de overige Autowegen die niet in het PLUS- noch in het COMFORT-netwerk zitten.

Vóór Good Move bestond er in het Iris II-plan een tussenniveau in de hiërarchie voor de wisselverbindingen tussen wijken: de “tussenwijkwegen” of “wijkverzamelwegen”. Voorbeelden in Ukkel:

- Sint-Jobsesteenweg;
- Alsebergsesteenweg (noorden);
- Edith Cavellstraat;
- Dolezlaan;
- Godshuizenlaan;
- Drogenbossesteenweg;
- (...).

Vandaag zijn dat Auto WIJK-netwerkwegen geworden, ook al rijdt er op sommige van die wegen nog relatief veel verkeer. Soms zijn er zelfs permanente vertragingen (bv. Drogenbossesteenweg).

Een veel te hoge verkeerslast voor een WIJK-niveau

Op de Sint-Jobsesteenweg zien we zo een verkeerslast en opstoppingen (ter hoogte van het station) die niet thuishoren op een WIJK-weg (en gemeentelijke weg). Andere gemeentelijke wegen krijgen ook relatief veel verkeer te verwerken. Dat kan tot meer dan 10 000 voertuigen/dag gaan, zoals in de Merlostraat.

Twee kleine ongevalgevoelige zones in het WIJK-netwerk...

- kruispunt Alseberg - Xavier de Bue
- kruispunt Molière - Gabriellestraat

Merk op dat de heraanleg van de Alsebergsesteenweg die ongevalgevoelige zones zou kunnen wegwerken.

Wegen uit het WIJK-netwerk waar je 50 km/uur mag rijden

Er zijn drie assen uit het Ukkelse Auto WIJK-netwerk waar de snelheid niet beperkt werd tot 30 km/uur bij de invoering van de Stad 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 1 januari 2021: de Dolezlaan, de Prins van Oranjelaan en de Van Beverlaan. Die keuze werd gemaakt op basis van de configuratie van die assen of de lage bevolkingsdichtheid. Dat maakt het immers moeilijk om de snelheidsbeperking na te leven: er zijn weinig voetgangers of fietsers in die openbare ruimte. Bovendien ligt er op de Van Beverlaan een afgescheiden fietspad, een gemarkeerd fietspad in opwaartse richting op de Prins van Oranjelaan en een fietspad op het voetpad van de Dolezlaan. Er moet hier dus in het kader van de invoering van de rustige wijken/mazen extra aandacht aan worden besteed, en in het bijzonder aan de verkeerswegen die voordien in het tussenwijknetwerk zaten.

In het zuiden van de Dolezlaan, in de omgeving van de halte Verrewinkel, zijn er daarenboven verkeersopstoppingen tijdens de spitsuren. Deels komt dat door de overlapping met het schoolverkeer (Verrewinkelschool en het domein de Latour de Freins) en de pendelaars.

Wegen uit het WIJK-netwerk die supragemeentelijk transitverkeer aankunnen

Transitverkeer is een fenomeen dat moeilijk te objectiveren valt. Dankzij de trajecten die routeplanner Google Maps voorstelt, kunnen we in deze fase de trajecten in de verf te zetten die het zuiden van Ukkel met de verschillende polen van het Gewest kunnen verbinden via de wegen uit het WIJK-netwerk. Merk bijvoorbeeld een ringweg op via de Dieweg en de Sterrewachtlaan en een radiaal traject via de Sterstraat en de Neerstalsesteenweg (richting Vorst). Een alternatief om het zuidwesten van de gemeente met Bosvoorde te verbinden is via de Jean en Pierre Carsoellaan en de Hamoiriaan.

5.6 VRACHTVERKEERSNETWERK

5.6.1 VERPLAATSINGEN VAN VRACHTWAGENS IN DE GEMEENTE

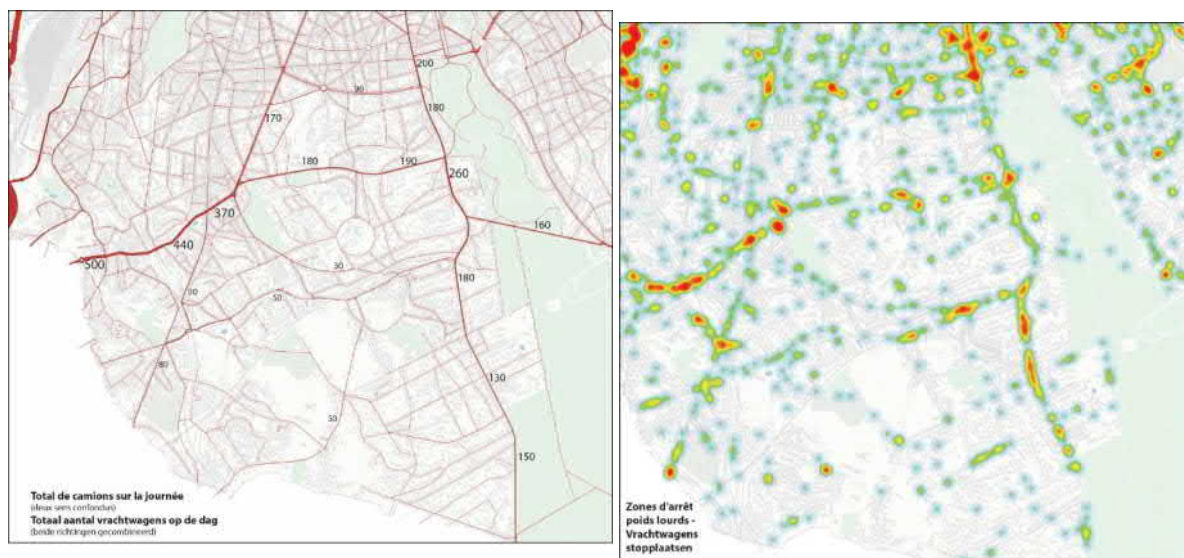
Weinig frequente stopplaatsen voor vrachtwagens...

In het algemeen heeft de gemeente Ukkel geen stedelijke industriezone (cf. Figuur 6).

De gegevens van het vrachtwagendashboard van Brussel Mobiliteit wijzen uit dat de stopplaatsen voor vrachtwagens nogal verspreid liggen over het Ukkelse grondgebied. Er zijn bepaalde plaatsen waar ze frequenter stoppen, maar er is geen sterke concentratie zoals bijvoorbeeld in de industriezone van buurgemeenten als Vorst of Anderlecht.

maar vooral in de buurt van handelspolen

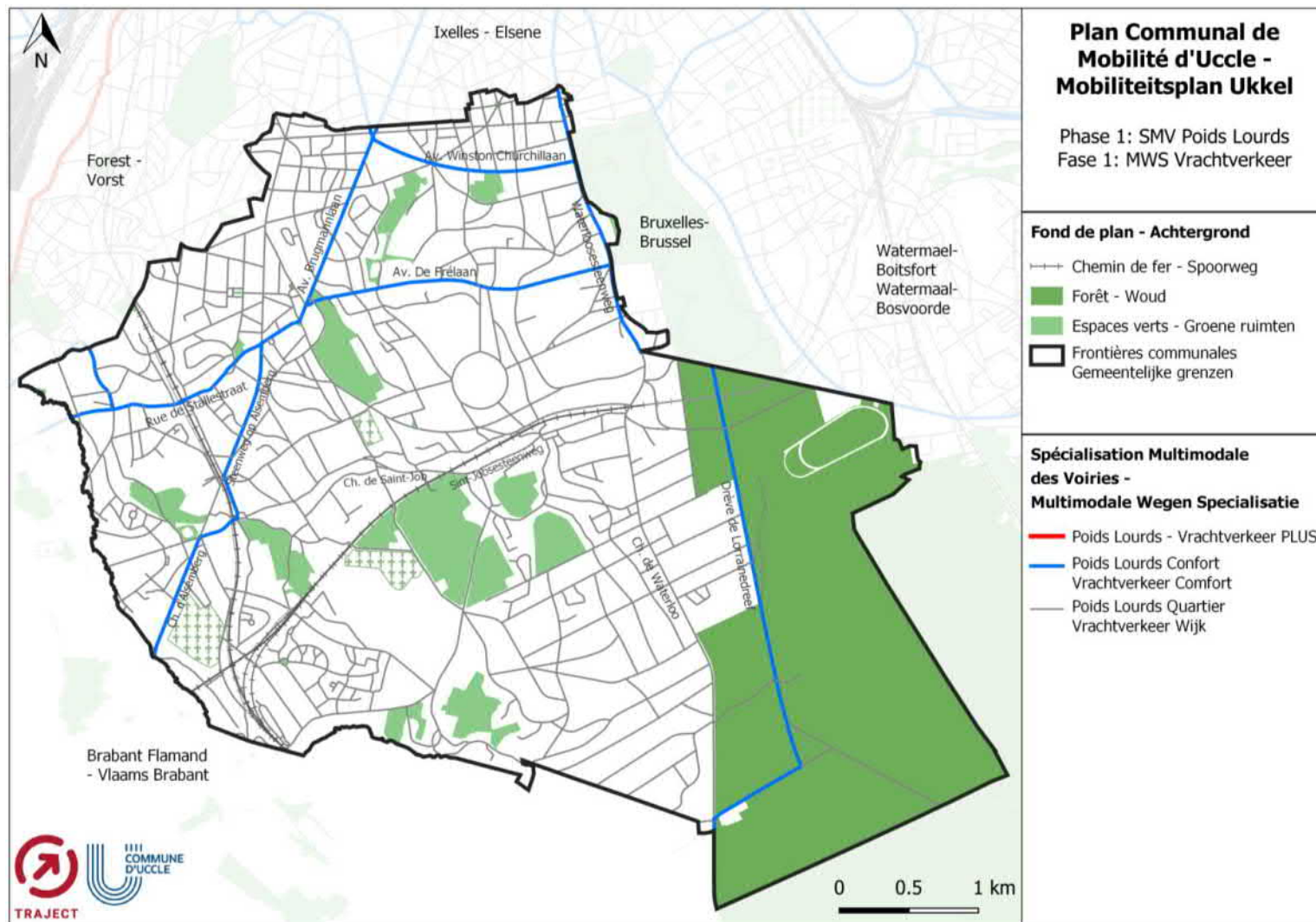
De frequenter gebruikte stopplaatsen liggen vooral naast handelspolen. De twee polen die het meeste vrachtwagens aantrekken (leveringen) zijn de Stallestraat en de Basculewijk, en in mindere mate de Waterlooosesteenweg, het middenstuk van de De Frélaan, het Sint-Jobsplein of nog het Vanderkindereplein.



Figuur 51 - Aantal langsrijdende vrachtwagens en stopplaatsen voor vrachtwagens - Bron: Brussel Mobiliteit - vrachtwagendashboard

5.6.2 HIËRARCHIE VAN HET VRACHTVERKEERSNETWERK

De kaart hieronder toont ons de hiërarchie van het vrachtverkeersnetwerk zoals vastgelegd in het GewMP Good Move:



Figuur 52 - Multimodale wegenspecialisatie – Vrachtverkeersnetwerk - Bron: Good Move

5.6.2.1 VRACHTVERKEER PLUS-NETWERK

Geen Vrachtverkeer PLUS-niveau in Ukkel

Op regionaal vlak ligt het Vrachtverkeer PLUS-netwerk op de ring en de toegangswegen naar de industriezone van het havengebied Canal.

Initieel was een klein deel van de Stallestraat (tot aan het kruispunt met de Neerstalsesteenweg) opgenomen in het Vrachtverkeer PLUS-netwerk, maar men kwam op deze keuze terug om het in te delen in het logischere Vrachtverkeer COMFORT-niveau.

5.6.2.2 VRACHTVERKEER COMFORT-NETWERK

Voorstelling en performantie van het Vrachtverkeer COMFORT-netwerk

COMFORT-netwerk soms overbelast

Het COMFORT-netwerk omvat enkel gewestwegen. Zo stelt Good Move: *“De COMFORT-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk sturen de stedelijke distributie van goederen in het Gewest, evenals het verkeer van autocars naar busstations en toeristische zones.”*

Het overlapt in het algemeen met de hiërarchie van het Auto COMFORT-netwerk, met als in het oog springende uitzondering de Waterlooesesteenweg tot aan de Terhulpenesesteenweg: **het Vrachtverkeer COMFORT-niveau wordt omgeleid via de Lorrainedreef. Deze doet echter niet goed dienst.** Op een doorsnee dag komen er slechts een twintigtal vrachtwagens voorbij, tegenover 260 aan de Waterlooesesteenweg (zie verder).

Dat COMFORT-netwerk slijkt op bepaalde plaatsen zeer veel verkeer. De Stallestraat is qua doorstroming de drukste straat, met tot 500 vrachtwagens per dag (in beide richtingen) op “klassieke” dagen.²³ De Waterlooesesteenweg staat op de tweede plaats, met tot 260 vrachtwagens bij de Terhulpenesesteenweg. De De Frélaan staat op het derde schavot, met bijna 200 vrachtwagens per dag. Vergelijk met de Brits Tweedelegerlaan in Vorst (PLUS-niveau) waar elke dag slechts 300 vrachtwagens voorbijkomen, terwijl dat de zuidelijke toegangspoort is tot Brussel. De Koningin Maria-Hendrikalaan in Vorst (COMFORT-niveau) ziet ongeveer 100 vrachtwagens per dag voorbijrijden, de Albertlaan (COMFORT) minder dan 100.

Alle Ukkelse wegen van het Vrachtverkeer COMFORT-netwerk zijn trouwens breed genoeg voor vrachtwagenverkeer. Ter hoogte van bepaalde tramhaltes bestaan er echter moeilijkheden (bijvoorbeeld halte “Messidor” - Brugmannlaan en “Van Ophem” - Stallestraat).

5.6.2.3 VRACHTVERKEER WIJK-NETWERK

Voorstelling en performantie van het Vrachtverkeer WIJK-netwerk

Het GewMP stelt: *“Alle andere voor vrachtwagens toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk, die verzekeren dat elke openbare weg toegankelijk is voor voertuigen van hulpdiensten, de diensten voor afvalophaling en de gerichte aanvoer van goederen bestemd voor de wijken.”*

De wegen die niet zijn opgenomen in het Vrachtverkeer COMFORT-netwerk vallen bijgevolg onder het Vrachtverkeer WIJK-netwerk, dat lokaal toegankelijk moet zijn. De straten zijn echter soms te smal om in twee richtingen te kunnen kruisen. (In de enquête wordt zo de Dieweg vermeld, met blokkeringen tussen bus 60 als hij omgeleid wordt of schoolbussen, en vrachtwagens in de andere richting.)

Het grootste probleem met dit netwerk werd hierboven al vermeld. De zuidelijke kant van de Waterlooesesteenweg ligt inderdaad op WIJK-niveau, hoewel daar tot 180 vrachtwagens per dag voorbijkomen, klaarblijkelijk met doorgaand verkeer in de zijstraten (bv. Vronerode).

Het onderzoek toonde een paar bijzondere situaties aan, zoals het kruisen van vrachtwagens ter hoogte van de Dieweg, of het doorgaand verkeer op de Waterlooesesteenweg en de zijstraten

²³ Gegevens afkomstig van de monitoring van vrachtwagens die rekeningrijden. Gegevens op een doorsnee dinsdag in mei (dinsdag 18 mei 2021) die als representatief worden beschouwd voor het vrachtwagenverkeer van de afgelopen maanden.



(Vronerode). Er wordt duidelijk gevraagd om het vrachtverkeer te beperken (of te verbieden) op onaangepaste wegen zoals de Dieweg en in de naburige woonwijk.

5.7 GRIJZE GEBIEDEN VAN DE MULTIMODALE SPECIALISATIE

5.7.1 DEFINITIE

De “grijze gebieden” van de multimodale specialisatie zijn stukken weg die van meerdere COMFORT- en/of PLUS-netwerken deel uitmaken, maar met een configuratie (beperkte breedte) en/of bestaande inrichting die een **“bevredigende” werking in de weg staan**.

De vorige hoofdstukken laten door hun modale insteek niet toe om de multimodale situatie in te schatten. Dit luik biedt **een overzicht van de multimodale gebieden/assen in Ukkel**.

5.7.2 AANPAK

Drie stappen om de grijze gebieden in kaart te brengen

Om de mogelijke grijze gebieden in Ukkel in kaart te brengen, werd in drie stappen gewerkt:

1. Oplijsting van de PLUS- en COMFORT-gedeeltes van de wegen, voor elke vervoersmodus: voetganger, fietser, openbaar vervoer, auto (overigens hierboven al vermeld).
2. Keuze van stukken weg met overlapping tussen PLUS- en COMFORT-niveau, voor de volgende netwerken:
 - Auto en Fiets;
 - Auto en OV;
 - Auto en Voetganger.

Merk op dat het Vrachtverkeersniveau niet in aanmerking genomen is in deze stap, omdat het vrachtverkeer zich mengt met het autoverkeer en er dus geen impact is op de beschikbare ruimte.

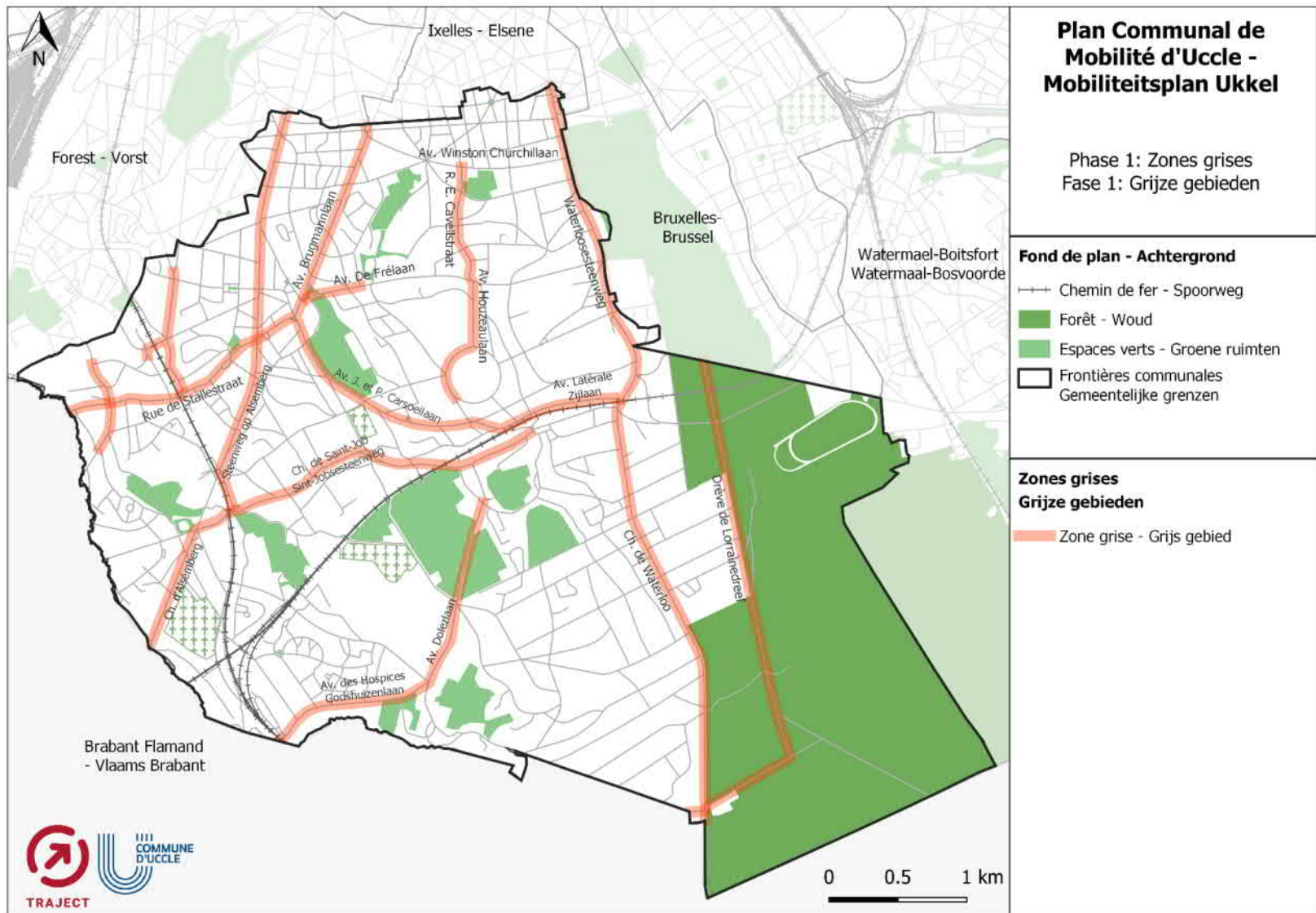
3. Ten slotte werd rekening gehouden met twee andere parameters:
 - Bij overlapping van het PLUS- en/of COMFORT-niveau van het Fiets- en OV-netwerk: kwaliteit van de bestaande infrastructuur (inrichting van de weg die aangepast is aan de voorziene hiërarchie) volgens de aanbevelingen van Brussel Mobiliteit (zoals opgenomen in de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek”, cf. Figuur 30).
 - Of een gedeelte al dan niet te maken heeft met veel doorgaand verkeer (cf. Figuur 49 en Figuur 50). Een as kan zo behoren tot het Auto WIJK-niveau, maar toch heel druk zijn.

Opmerkingen:

- De breedte van gevel tot gevel van de verschillende wegen werd ook in aanmerking genomen. Hoe smaller de doorgang, hoe moeilijker het is om goede prestaties voor te leggen en elke vervoersmodus zijn eigen plek te geven (fietspaden, busstroken, enzovoort).
- De al dan niet aanwezige parkeerstroken en de mate waarin ze worden gebruikt, kan wat speelruimte bieden wanneer scenario's worden bekeken om deze “grijze gebieden” van de multimodale specialisatie aan te pakken.

Meerdere aan te pakken grijze gebieden in Ukkel

De kaart en tabellen hieronder (Figuur 53 tot Figuur 55) brengen de grijze gebieden in kaart. Deze betreffen zowel gewestelijke als gemeentelijke wegen. Het lijkt vanzelfsprekend dat de gewestwegen, namelijk de wegen die dienstig zijn op metropoolniveau (PLUS- en COMFORT-niveau) de facto als mogelijk grijze gebieden worden beschouwd.



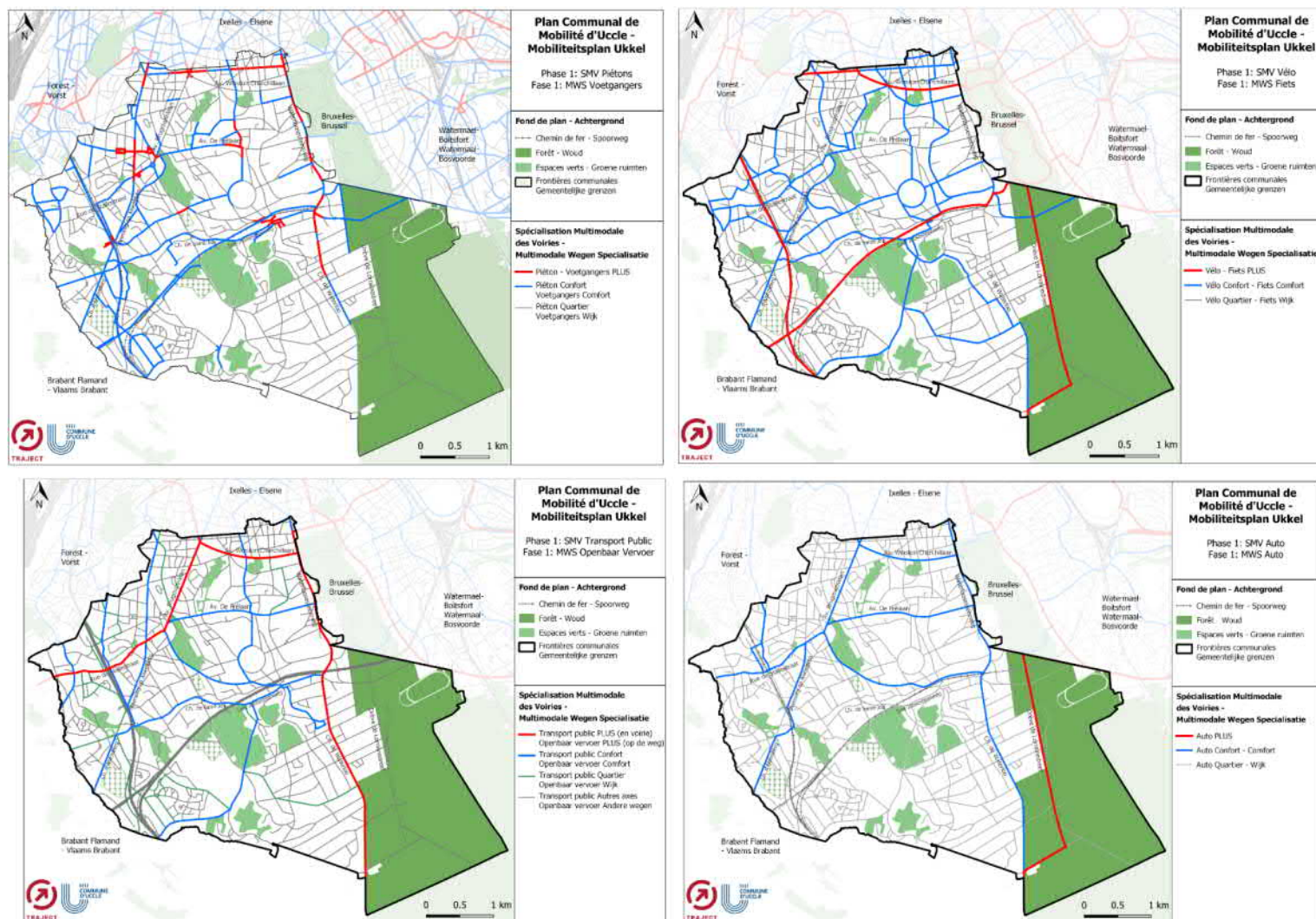
Figuur 53 - Overzicht van de “grijze gebieden” van de multimodale wegenspecialisatie

GEWESTWEGEN					
	Hiërarchische niveaus per modus (MWS)				Motivering etiket "grijs gebied"
	Voetganger	Fietser	OV	Auto	
Lorraine-dreef	WIJK	PLUS	WIJK	PLUS	Smal fietspad, gedeeld met voetgangers
Waterloose-steenweg	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> PLUS / COMFORT	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> PLUS / COMFORT	PLUS	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Bepaalde stukken Voetganger PLUS met een niet-conforme breedte - Zeer weinig fietsinrichtingen: enkele meters bus-fietsstrook of fietssuggestiestroken - Geen specifieke inrichting voor bussen: sporadische bus-fietsstroken - Druk verkeer op OV PLUS en Auto COMFORT - Smalle steenweg (breedte van ± 11 tot 13 m)
Alsebergse-steenweg (van Linkebeek tot Calevoet)	COMFORT	COMFORT	COMFORT / WIJK	COMFORT / WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Overlapping tussen alle modi van COMFORT-niveau - Vele soorten van verkeer - Zwarte punten voor de tram door de verkeersdrukte
Alsebergse-steenweg (van Calevoet tot Vorst)	PLUS / COMFORT	WIJK	COMFORT	COMFORT / WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Werken aan de gang in het historische centrum van Ukkel, voor meer comfort voor voetgangers, fietsers en trams - Zullen wellicht geen impact hebben op de huidige hoge verkeersdrukte (geen garantie van impact op OV-netwerk en Auto WIJK-niveau?)
Stallestraat	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> COMFORT	COMFORT	PLUS	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Enkel fietssuggestiestrook (niet conform aan COMFORT-niveau) - Grote verkeersdrukte met impact op OV PLUS (zwarte punten MIVB en De Lijn)
Brugmann-laan	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> PLUS / COMFORT	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> COMFORT	PLUS	COMFORT	Bepaalde niet-conforme Voetganger PLUS-gedeeltes (terrassen, handelszaken, enzovoort)
De Frélaan	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> PLUS / COMFORT	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> COMFORT	COMFORT	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Gemarkeerd fietspad in één enkele richting en ontbrekend gedeelte tussen Helden en Beeldhouwerslaan - Grote verkeersdrukte
Neerstalse-steenweg	<i>Afhankelijk van het gedeelte</i> COMFORT	WIJK	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Samenloop fietsers, trams, auto's - Zwart punt tram - Grote verkeersdrukte

Figuur 54 – Overzichtstabel grijze gebieden van de multimodale gewestwegenspecialisatie Ukkel

GEMEENTELIJKE WEGEN					
	Hiërarchische niveaus per modus (MWS)				Motivering etiket "grijs gebied"
	Voetganger	Fietser	OV	Auto	
Wolvendaellaan en J. en P. Carsoellaan	Bepaalde gedeeltes COMFORT	WIJK	COMFORT	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Overlapping OV COMFORT en Auto COMFORT; verschillende modi - Geen fietsinrichting, behalve gedeelde voetpaden achter de tramhaltes - Grote verkeersdrukte en maximumsnelheid 50 km/u
Sint-Jobsesteenweg	COMFORT	COMFORT	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Smalle voetpaden - Overlapping voetgangers, fietsers en OV COMFORT - Verschillende vervoersmodi - Geen specifieke businrichting - Grote verkeersdrukte
Zijlaan	WIJK	PLUS	WIJK	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Niet-conform en onderbroken fietspad binnen het Fiets PLUS-niveau
Sterstraat	COMFORT	COMFORT	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Fietsers moeten tussen de sporen van tram 82 rijden, geen veiligheidsverbreding - Gemengd verkeer, auto's en OV - Grote verkeersdrukte
Houzeaulaan - E. Cavellstraat	PLUS COMFORT	COMFORT	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Geen specifieke fietsinrichting - Geen specifieke businrichting - Grote verkeersdrukte
Ringlaan (west, thv Mercuriuslaan / Houzeau-laan)	COMFORT	COMFORT	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Geen specifieke fietsinrichting - Geen specifieke businrichting - Grote verkeersdrukte
Engelandstraat (noordelijk gedeelte tussen Sint-Job en Dieweg)	WIJK	WIJK	COMFORT	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Geen specifieke businrichting - Meerdere verkeersmodi - Zeer grote verkeersdrukte, belet Auto COMFORT- en OV COMFORT-niveau
Gatti de Gamondstraat	COMFORT	WIJK	COMFORT	COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Geen specifieke businrichting - Gemarkeerd fietspad enkel op het deel Stalle > Allard - Grote verkeersdrukte
Godshuizenlaan - Dolezlaan	WIJK	COMFORT	COMFORT	WIJK	<ul style="list-style-type: none"> - Gedeelde voetpaden Dolezlaan - Geen specifieke businrichting - Grote verkeersdrukte, maximumsnelheid 50 km/u

Figuur 55 – Overzichtstabel grijze gebieden van de multimodale specialisatie van de Ukkelse gemeentelijke wegen



Figuur 56 - Overzicht multimodale wegenspecialisatie voor de vier netwerken

5.7.3 **SAMENVATTING**

Kortom: verschillende stukken weg vormen een grijs gebied en kunnen dus niet aan de gewenste kwaliteitsstandaarden voldoen voor elke transportmodus volgens hun respectievelijke hiërarchie. De prioriteit gaat vooral uit naar de plekken waar het Fiets, OV en Auto COMFORT-niveau samenkomt, bijvoorbeeld op de De Frélaan, de Sint-Jobsesteenweg (met name het stuk tussen De Wansijn en het plein) of nog, de Alsebergsesteenweg.

Parkeerplaatsen als hefboom

Omgekeerd zijn bepaalde wegen wel breed genoeg, maar vragen ze keuzes met betrekking tot de inrichting als alle modi er vlot moeten kunnen voorbijkomen. In dat opzicht moet overwogen worden om parkeerstroken te behouden of af te schaffen. De parkeerdruk in deze gebieden zal voor ogen worden gehouden.

Noodzaak om autoverkeer te regelen

Het doorgaand verkeer zal overigens moeten omgeleid worden om de overlast voor de buurtbewoners en handelaars te beperken (lawaaï, vervuiling). Tegelijkertijd zullen het comfort en de veiligheid van de voetgangers en fietsers erop vooruit gaan.

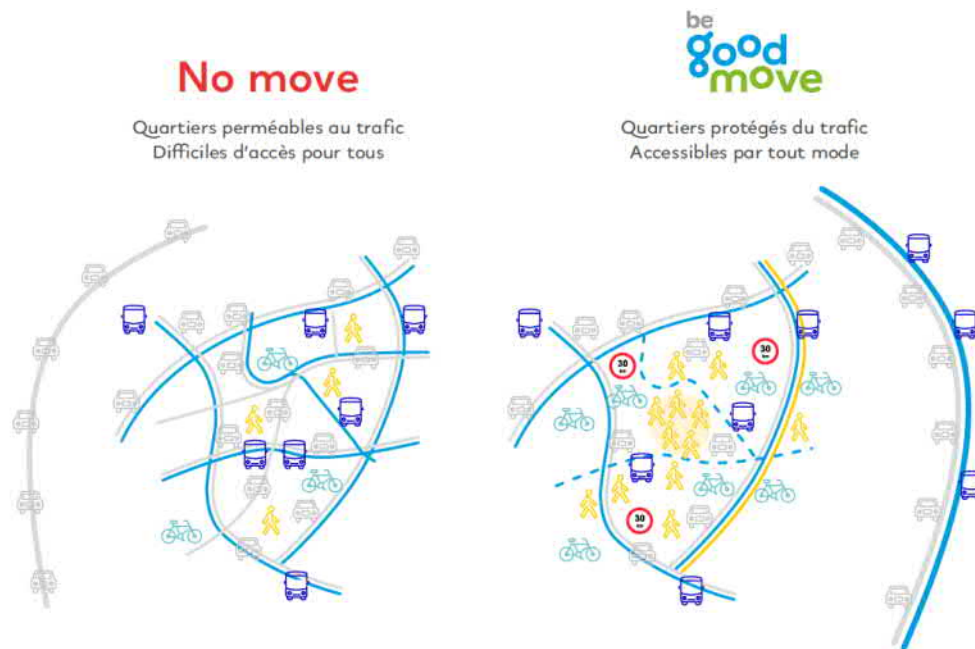
Aandacht voor kruispunten

Ten slotte moet ook een bijzondere aandacht uitgaan naar bepaalde kruispunten, met het oog op een vlotte doorstroming van de verschillende vervoersmodi. Het zal echter bijzonder delicaat zijn om de kwaliteitsnormen te halen voor elk vervoersmiddel. Denk hierbij aan het kruispunt Stalle/Alseberg/Brugmann.

Andere inrichtingen in de buurt van kruispunten zijn ook nodig. Zo wees de TEC bijvoorbeeld op de halte Van Bever (IRSA) aan de Waterlooosesteenweg in de richting van Brussel: tot aan deze halte is er een busstrook, met op het einde verkeerslichten. Tijdens de spits is het voor bussen heel moeilijk om in te voegen op de linker rijstrook, tussen de andere voertuigen in. Het voorstel is om te voorzien in gepaste signalisatie (apart licht) waardoor bussen een paar seconden voor de andere weggebruikers kunnen vertrekken.

6 KRACHTLIJN 2: STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN VERKEERSLUWE MAZEN

6.1 DEFINITIE EN DOELSTELLINGEN



**Figuur 57 - Illustratie van de verkeersluwe wijken en van de omleiding van het wegverkeer -
Bron: Good Move**

Mazen zijn grote gebieden met een diameter van 1 tot 2,5 km, begrensd door de Auto PLUS- en COMFORT-wegen van het Autonetwerk van de multimodale specialisatie (cf. supra).

Binnen die mazen *“zijn de verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de fietsbaarheid belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en 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.”*

Mazen zijn dus grote gebieden *“waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden.”* Het doel is:

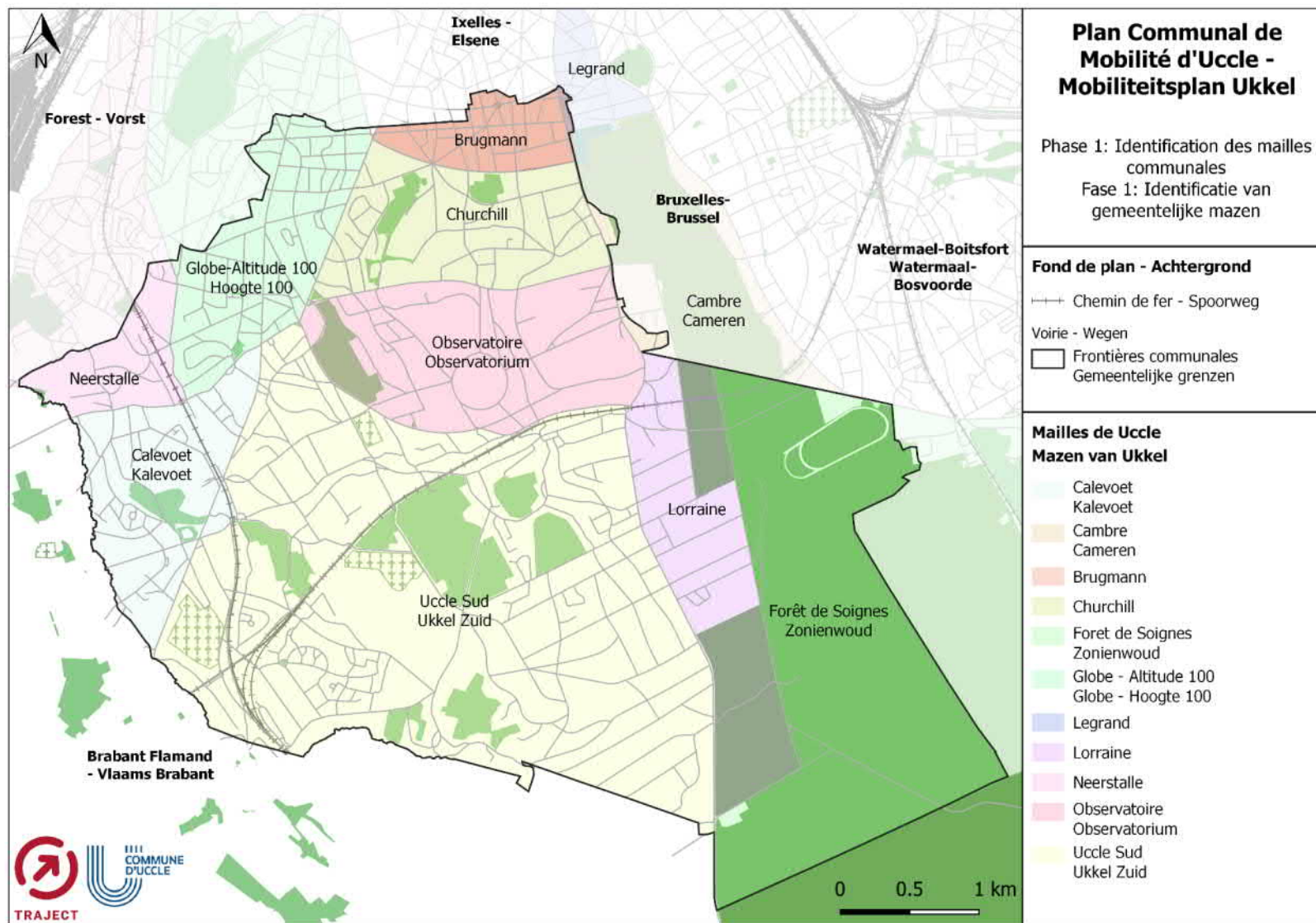
- **“De leefomgeving te verbeteren:**
 - door verkeershinder te beperken;
 - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
 - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren;
- **te zorgen voor de uitvoering en het goed functioneren van de** wegnetten, zoals gedefinieerd in de multimodale wegenspecialisatie.”

Merk ook op dat het GewMP tegen 2030 beoogt om 250 km verkeersluwe gebieden (binnen de mazen) te creëren onder de vorm van voetgangerszones, woonwijken en woonerven.

6.2 VOORSTELLING VAN DE UKKELSE MAZEN

Vanuit de structuur van het Auto PLUS en COMFORT-netwerk, bestaat Ukkel uit **elf mazen** (zie kaart hierna):

1. **Maas Brugmann:** maas die gedeeld wordt met Elsene. Het Ukkelse gedeelte gaat van het noorden van de Winston Churchilllaan en omvat het oostelijke deel van de Vanderkinderestraat en het Ukkelse deel van de Molièrelaan.
2. **Maas Legrand:** slechts enkele delen van Ukkelse straten behoren tot deze maas (begin van de De Praeterestraat en de Emile Clausstraat, of van de Legrandlaan, zijnde iets minder dan 2 hectare). Het gros van deze maas ligt in Elsene en Brussel-Stad (laatste deel van de Louizalaan, voor Ter Kameren).
3. **Maas Churchill:** ingesloten door de Churchilllaan in het noorden, de De Frélaan in het zuiden, de Brugmannlaan in het westen en de Waterlooosesteenweg in het oosten.
4. **Maas Sterrenwacht:** ingesloten door de De Frélaan in het zuiden, de Waterlooosesteenweg in het oosten, de J. en P. Carsoellaan in het westen en de Zijlaan in het zuiden. De Ringlaan ligt dus, samen met het meest oostelijke deel van de Dieweg, in deze maas.
5. **Maas Terkameren:** ook hier liggen slechts bepaalde delen van Ukkel in deze maas, die een groot deel van het Ter Kamerenbos omvat, met name het gebied rond de Casaltalaan en de Vogelvangersweg.
6. **Maas Lorraine:** ligt langs het Zoniënwoud, ingesloten door de Waterlooosesteenweg in het westen en de Lorrainedreef in het oosten, de Terhulpensesteenweg in het noorden en de Sint-Hubertusdreef in het zuiden.
7. **Maas Zoniënwoud:** beslaat het Ukkelse deel van het Zoniënwoud, een bijzondere maas omdat er geen bewoning is.
8. **Maas Ukkel-Zuid:** een zeer grote maas van bijna 9 km², in het zuiden van de gemeente, over de J. en P. Carsoellaan, met de Alsebergsesteenweg in het westen en de Waterlooosesteenweg in het oosten.
9. **Maas Calevoet:** in het westen van de gemeente, langs Drogenbos en in het noorden afgebakend door de Stallestraat en in het oosten door de Alsebergsesteenweg.
10. **Maas Neerstalle:** maas over meerdere gemeenten, gedeeld met Vorst. Voor Ukkel beslaat ze de Merlowijk.
11. **Maas Globe-Hoogte Honderd:** nog een maas die met Vorst wordt gedeeld. Ze ligt in Ukkel langs beide zijden van de Alsebergsesteenweg en wordt in het westen afgebakend door de Gatti de Gamondstraat en in het oosten door de Brugmannlaan. Deze maas omvat ook het centrum van Ukkel (Sint-Pieters - Xavier de Bue).



Figuur 58 - Gemeentelijke mazen in kaart gebracht

Van de elf mazen in de gemeente, worden er zes gedeeld met andere gemeenten van het Brussels Gewest²⁴:

- twee richting Vorst (Globe-Hoogte Honderd en Neerstalle);
- twee richting Elsene (Brugmann en Legrand);
- een richting Brussel (Ter Kameren);
- een richting Watermaal-Bosvoorde (Zoniënwood).

Twee van deze mazen, Legrand en Ter Kameren, beslaan overigens slechts een beperkt deel van Ukkel, namelijk bepaalde stukken van straten.

De maas Zoniënwood is dan weer bijzonder omdat ze niet bewoond is en slechts twee wegen telt (Harasdreef en Sint-Hubertusdreef) die ze doorkruisen. Ze wordt behandeld in de komende mobiliteitsstudie over het gebied rond Ter Kamerenbos.

Als we de laatste drie mazen buiten beschouwing laten, tellen we **acht residentiële mazen** waarvan de kenmerken en drukte in kaart moeten worden gebracht.

Tijdens de opmaak van actieplannen, zal het GMP:

- **dieper ingaan op twee mazen (of delen van mazen) die prioritair zijn**, met het oog op een gedetailleerd en gefaseerd interventieplan, om de leefomgeving te verbeteren en het doorgaand verkeer om te leiden;
- **voor de andere Ukkelse mazen richtlijnen uitvaardigen voor een verkeersluwe strategie**, in overeenstemming met de visie van het GMP.

De perimeter van een van deze twee weerhouden mazen zou evenwel indien nodig lichtjes uitgebreid kunnen worden.

De volgende hoofdstukken vatten voor **elke van deze acht mazen** de belangrijkste vaststellingen en uitdagingen samen - na alles wat zonet werd voorgesteld over de multimodale wegenspecialisatie - op het vlak van:

- de dynamiek en ligging van polen of infrastructuur die verplaatsingsstromen veroorzaken;
- verkeersdrukke en/of routes voor doorgaand verkeer;
- verkeersveiligheid (accidentologie).

Methode:

De overzichtskaarten hieronder tonen de *mogelijke* routes voor het doorgaand verkeer. Het doorgaand verkeer kan moeilijk gemeten worden op de schaal van een volledige gemeente (met acht mazen). Dat zou een omvangrijke meetcampagne vragen met cordontellingen (waarbij het binnenkomende/vertrekkende/doorgaande verkeer wordt gevolgd, zonder te weten welke route ze hebben gebruikt). Tijdens deze diagnose vloeien de mogelijke routes voort uit een gecombineerde analyse:

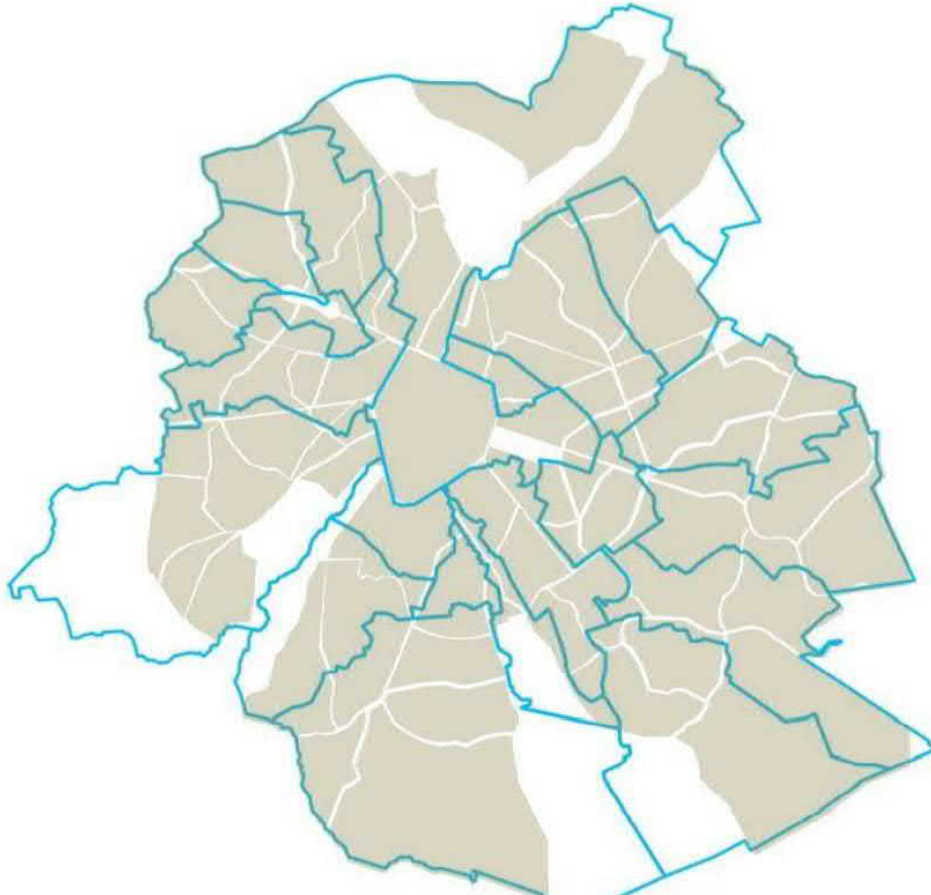
- van de beschikbare telgegevens: om de assen in kaart te brengen die weliswaar residentieel, maar toch druk zijn (Auto WIJK);
- van de feedback van de gemeente en de politiezone: terreinkennis, klachten in verband met overdreven snelheid of overlast, enzovoort;
- van de opmerkingen van de buurtbewoners en gebruikers op het hoogtepunt van de participatie en/of via bijdragen;
- of van gps-apps zoals Google Maps of Waze, die alternatieve routes kunnen aanbieden (kortste weg, verkeerslichten of wegen met permanente drukke vermijden, enzovoort).

Voordat we deze acht mazen in detail bespreken, wijzen we er ten slotte op dat bepaalde mazen in aanmerking komen voor een gerichte studie (Lokaal Mobiliteitscontract). **Het**

²⁴ Alle analyses en eventuele ingrepen ter hoogte van de mazen Neerstalle, Calevoet en Ukkel-Zuid moeten overigens besproken worden met de aangrenzende Vlaams-Brabantse gemeentes Drogenbos, Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) is een mogelijkheid die door het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move is ingevoerd. Het doel is om de wijken rustiger te maken en de samenwerking tussen de gemeentes en het Gewest te versterken. De LMC's zijn in het bijzonder nuttig voor mazen die meerdere gemeentes beslaan, omdat ze de mobiliteit aanpakken op de juiste schaal, die vaak administratieve grenzen overschrijdt.

In dat opzicht deed het Gewest in 2019 een projectoproep met het oog op een LMC. Het Gewest lijstte de voor een LMC **in aanmerking komende mazen** op (geen niet-residentiële of dunbevolkte mazen). Deze worden op de kaart hieronder weergegeven.



Figuur 59 - Ligging van de in aanmerking komende mazen - Bron: Brussel Mobiliteit – Lokale Mobiliteitscontracten 2019-2024

Merk op dat de maas Neerstalle (Vorst/Ukkel) een beperkt deel van Ukkel beslaat (Merlo-, Roetaert- en Victor Allardstraat, Biezenlaan, enzovoort) en binnenkort een LMC zal krijgen (begin 2022).

6.3 SITUATIE PER MAAS

6.3.1 MAAS "GLOBE-HOOGTE HONDERD"

Een dichtbevolkte maas die het historisch en zenuwcentrum van Ukkel beslaat, met handelskernen die klanten van buiten de gemeentegrenzen aantrekken.

De maas Globe-Hoogte Honderd wordt gedeeld door Vorst en Ukkel. Ze wordt in Ukkel ingesloten door de volgende Auto COMFORT-assen: Brugmannlaan, Stallestraat, Gatti de Gamondstraat, Roetaertstraat en Globelaan.

Deze maas omvat het historisch en zenuwcentrum van Ukkel, met de Alsebergsesteenweg, het Sint-Pietersvoorplein en de Xavier De Buestraat. Dat gebied is een belangrijke handelskern, maar ook een lokale identiteitskern die behouden moet worden, met scholen (Collège Saint-Pierre, École du Centre, École de Messidor, Institut Saint-Vincent de Paul, Sint-Vincentius, École du Val Fleuri) en socioculturele infrastructuur (Huis van de Kunsten). Zoals hierboven echter al is gesteld, is de Alsebergsesteenweg een zeer drukke baan. In het noorden omvat ze de handelskern van de Vanderkinderestraat en ze ligt langs de handelskern van Hoogte Honderd, in een gebied dat overigens ook dichtbevolkt is. In het westen, richting het station Ukkel-Stalle, liggen scholen (EAFC, Val Fleuri) en supermarkten (Carrefour Market Gatti), die verplaatsingen teweegbrengen.

De Alsebergsesteenweg wordt op dit moment grondig heraangelegd, op aansturen van Brussel Mobiliteit, tussen de haltes Globe (Stallestraat) en Coghen (Vanderkinderestraat). Deze heraanleg zal komaf maken met de ongevalgevoelige zone aan het kruispunt Alseberg/Xavier De Bue.



Figuur 60 - Simulatie van de heraanleg van de Alsebergsesteenweg - Bron: Brussel Mobiliteit

De bestaande dynamieken zullen overigens evolueren wanneer het gemeentebestuur in 2022 verhuist naar de voormalige Fabricomvestiging, op het kruispunt van de Gatti de Gamond- en Stallestraat, op het zuidelijke punt van de maas.

Ten slotte merken we op dat het Vorstse gedeelte van deze maas behandeld werd in het GMP van Vorst, dat momenteel in openbaar onderzoek is, en dat een exact circulatieplan voorlegt en de nodige

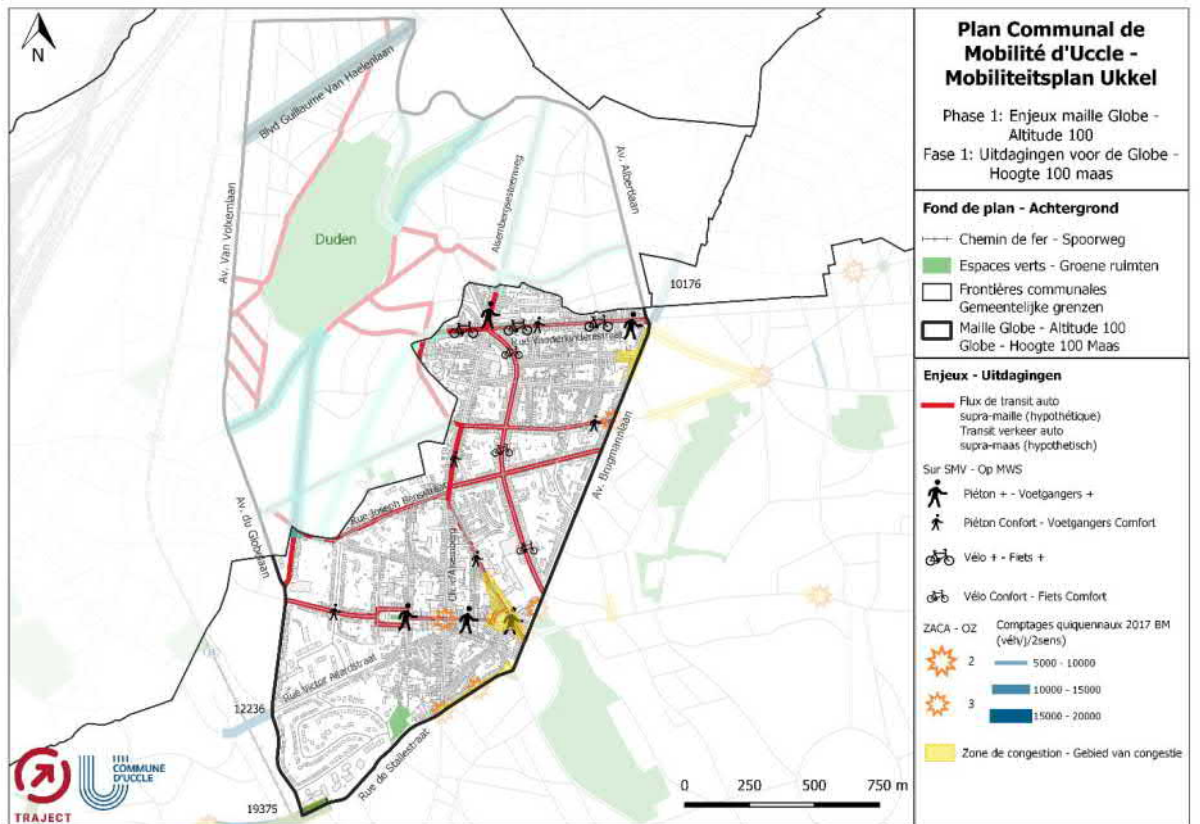
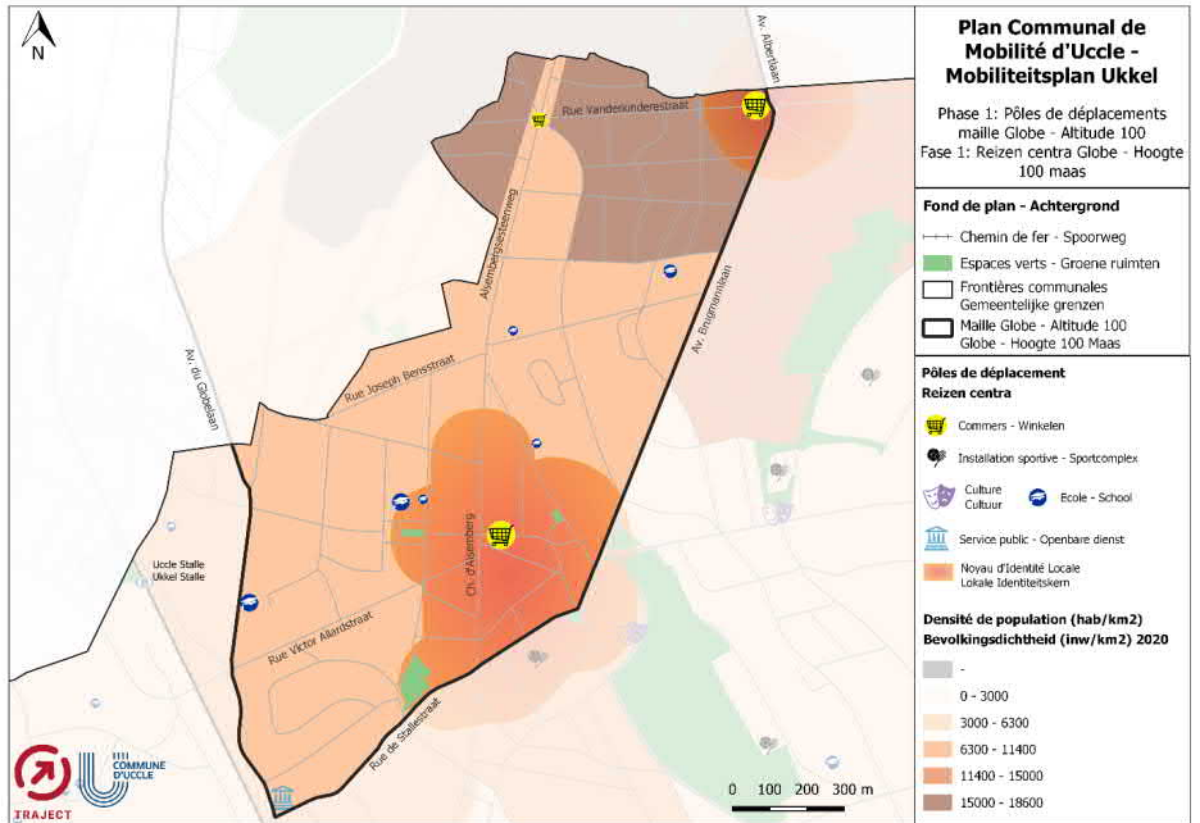
ingrepen in detail bespreekt. Zodra het Vorstse GMP afgewerkt en goedgekeurd is, moet de exacte impact van dat circulatieplan op het Ukkelse deel van de maas worden bekeken.

Een intercommunale maas die veel (doorgaand) verkeer aantrekt en teweegbrengt

Verschillende mogelijke routes voor doorgaand verkeer werden uitgestippeld:

- Noord-zuidassen:
 - Alsebergsesteenweg, Auto WIJK-as vanaf de Stallestraat (de huidige totale heraanleg zou echter van invloed moeten zijn op het doorgaand verkeer);
 - Coghenlaan: overigens een Fiets COMFORT-as (zonder eigen inrichting) en OV WIJK-as, langs het Collège Saint-Pierre;
 - Dekenijstraat;
- Oost-westassen, "ringweg"-routes door de maas:
 - Vanderkinderestraat, Fiets PLUS-as: onlangs omgevormd tot fietsstraat, een verbetering voor het fietsverkeer maar nog steeds met veel gemotoriseerd verkeer;
 - Messidorlaan > Roosendaelstraat (route naar Vorst-Oost);
 - Xavier De Buestraat > Decrolylaan (idem, route naar Vorst-Oost), overigens een OV WIJK-as - deze route voor doorgaand verkeer gaat langs het Vander Elstplein, dat nochtans samen met de Xavier De Buestraat en het Sint-Pietersvoorplein een structurerende openbare ruimte vormt van het type Voetganger PLUS;
 - Victor Allardstraat, Fiets COMFORT- (GFR) en OV WIJK-as, die aansluiting biedt met de Merlowijk (maas Neerstalle).

De Gatti de Gamondstraat, de Auto COMFORT-as die de maas ten zuiden insluit, heeft ook baat bij minder verkeer omdat de gemeentelijke school Val Fleuri er ligt. Het *Collectief Riverains Uccle Centre* (CRUC) wijst op de noodzaak van een vlottere mobiliteit en een veiligere schoolomgeving. In dat opzicht probeert de gemeente het idee van een schoolstraat uit in de doodlopende straat Vossegat.



Figuur 61 - Analyse van de maas Globe-Hoogte Honderd

6.3.2 MAAS "BRUGMANN"

Intercommunale en dichtbevolkte maas

De maas "Brugmann" beslaat zowel Ukkel als Vorst. Voor Ukkel gaat het om het gebied tussen de Molièrelaan (Auto WIJK) en de Churchilllaan. Ten westen is ze ingesloten door de Brugmannlaan en ten oosten door de Waterloo-sesteenweg. Ze is zeer residentieel, maar telt toch twee handelskernen: Bascule in het noorden, en de Vanderkinderestraat.

Twee scholen zijn er gelegen: de école du Longchamp (Marie Depage- en Edith Cavellstraat) en de école secondaire confessionnelle (in de voormalige gebouwen van het ISTI, Joseph Hazardstraat).

Doordat deze maas op het grondgebied van meerdere gemeentes ligt, komt ze zoals hierboven gesteld in aanmerking voor een Lokaal Mobiliteitscontract.

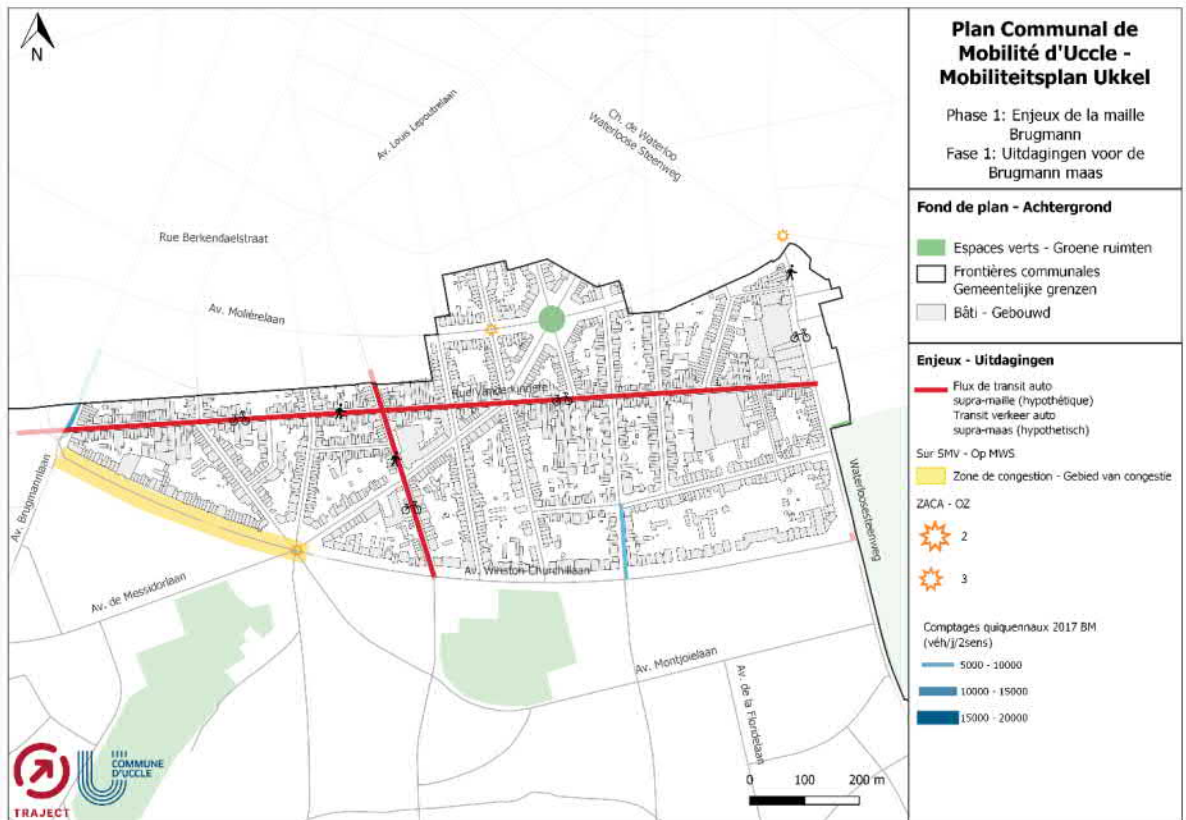
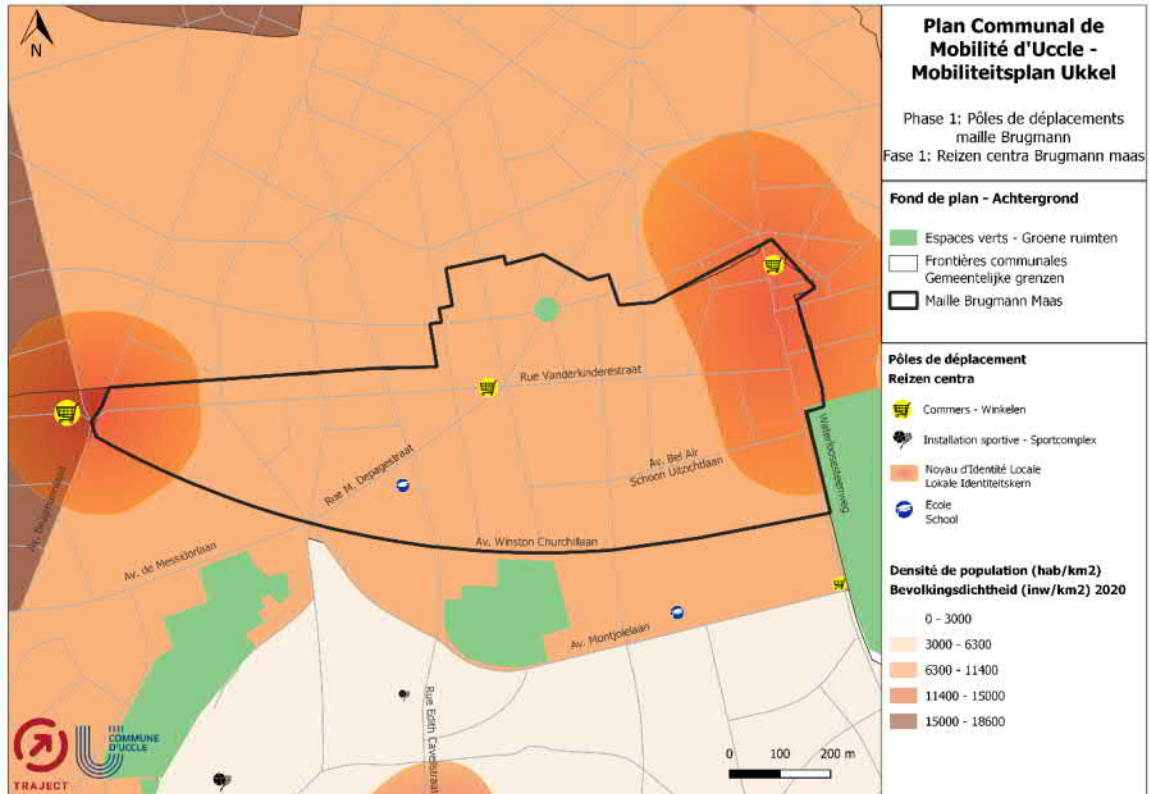
De Vanderkinderestraat, een druk gebruikte rechte ringweg

In deze maas moeten vooral de volgende Ukkelse gebieden verkeersluwer worden gemaakt:

- Vanderkinderestraat: deel van het Voetganger en Fiets COMFORT-netwerk, maar toch druk gebruikt door automobilisten. Onlangs werd de straat omgevormd tot een fietsstraat waardoor fietsers er nu voorrang krijgen, maar dat heeft geen invloed op de verkeersdruk. Merk op dat een test aan de gang is om het kruispunt Vanderkindere-Gabrielle-Depage aan de hand van eenrichtingsverkeer verkeersluwer en veiliger te maken.
- De Edith Cavellstraat, ook een Voetganger en Fiets COMFORT-as, met veel doorgaand verkeer tussen noord en zuid, wat van belang is voor de école du Longchamp.

De Molièrelaan, zeer drukke ringweg met veel ongevallen, ondanks het Auto WIJK-statuut

De Molièrelaan (het gedeelte tussen de Generaal Lotzstraat en de Lincolnstraat ligt in Ukkel) is nog een ringweg die oost met west verbindt en die parallel loopt met de Vanderkinderestraat en de Churchilllaan. Het verkeer is er druk, hoewel de laan een Auto WIJK-statuut heeft (hinder besproken tijdens de participatieworkshop). Het kruispunt tussen de Gabriellestraat en de Molièrelaan staat trouwens bekend als ongevalgevoelige zone.



Figuur 62 - Analyse van het Ukkelse deel van de maas Brugmann

6.3.3 **MAAS "CHURCHILL"**

Een gemengde, residentiële maas met veel groen, maar ook met structurerende infrastructuur die verkeersstromen teweegbrengt/aantrekt

De maas Churchill is vrij dichtbevolkt in vergelijking met de andere mazen van de gemeente. Toch omvat ze parken en recreatieve gebieden die mensen aantrekken (Montjoiepark, Brugmannpark) met structurerende sportinfrastructuur in de buurt (Koninklijke Leopold Club, tennis Montjoie, tennis Churchill, zwembad Longchamp, enzovoort). Merk overigens op dat het netwerk van paden in deze parken of rond de sportinfrastructuur deel uitmaakt van het netwerk van voetgangerswegen en de infrastructuur vlotter toegankelijk maakt voor fietsers en voetgangers. De maas ligt ten westen van het Ter Kamerenbos en is dus ook van belang voor een vlotte toegang voor fietsers en voetgangers tot de Waterlooosesteenweg.

Bovendien liggen er drie grote scholen in de maas: Notre-Dame des Champs met meer dan 1000 leerlingen, Montjoie (500 leerlingen) en de Haute École Bruxelles-Brabant (campus Defré). De maas omvat ook een handelskern (Shopping De Fré, langs de De Frélaan), culturele infrastructuur (de Ferme Rose) en een ziekenhuis (Europa Ziekenhuizen - Sint-Elisabeth). Langs de Waterlooosesteenweg, de oostelijke grens van de maas, liggen ook een handvol, meer verspreide handelszaken.

Door de diverse infrastructuur is deze maas op vele tijdstippen en op alle dagen van de week actief, met soms conflicten tussen gebruikers die de ruimte moeten delen of overlast door de vele functies (bijvoorbeeld: buurtbewoners en gebruikers van de infrastructuur).

De Burgemeester Jean Herinckxlaan, een Fiets COMFORT-as (gewestelijke fietsroute 7) wordt op dit ogenblik heraangelegd en krijgt op termijn een afgescheiden fietspad in twee richtingen.

Floridalaan en Edith Cavellstraat: twee noord-zuidassen door de gemeente met doorgaand verkeer

Verschillende mogelijke routes voor doorgaand verkeer werden in kaart gebracht (zie kaart) om de Waterlooosesteenweg te vermijden. Soms lopen deze routes langs Voetganger of Fiets COMFORT- of PLUS-assen of OV COMFORT-assen, in het bijzonder langs de Edith Cavellstraat²⁵ (Voetganger PLUS voor de school Notre-Dame des Champs) en de Floridalaan (met veelvuldige snelheidsovertredingen).

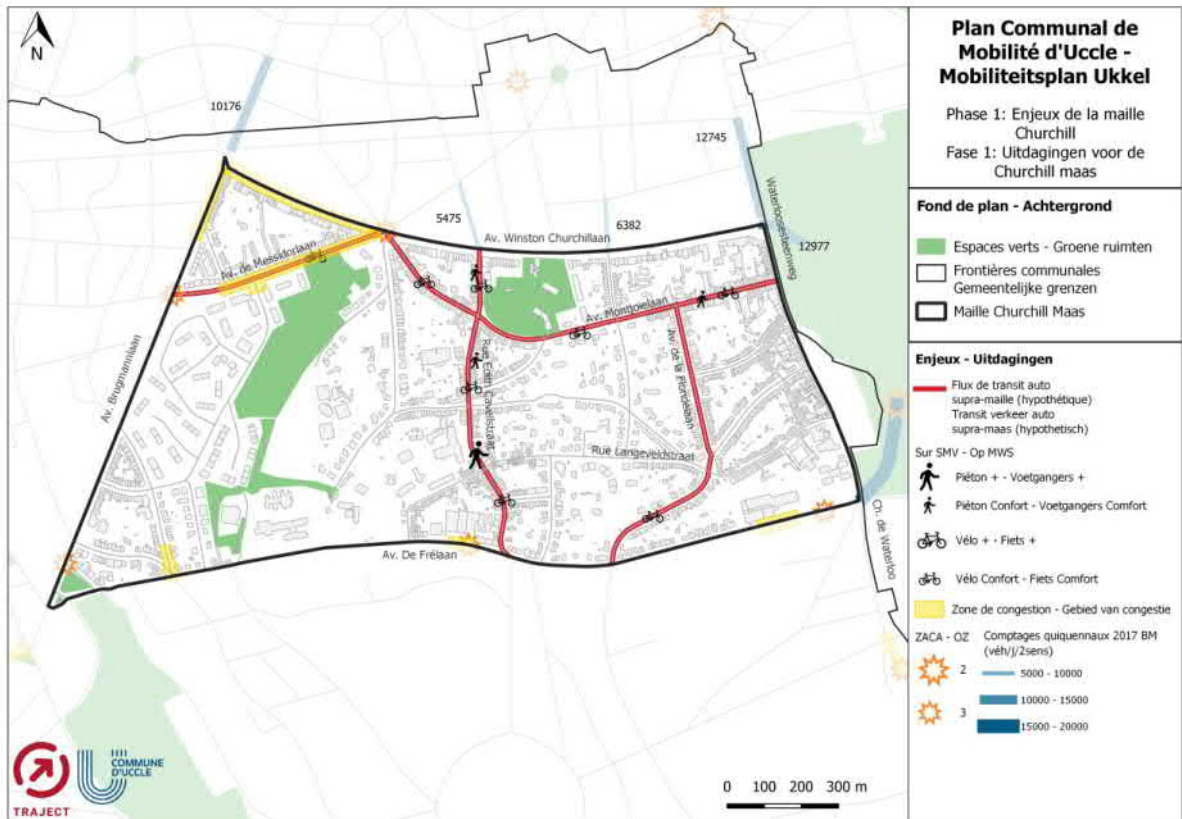
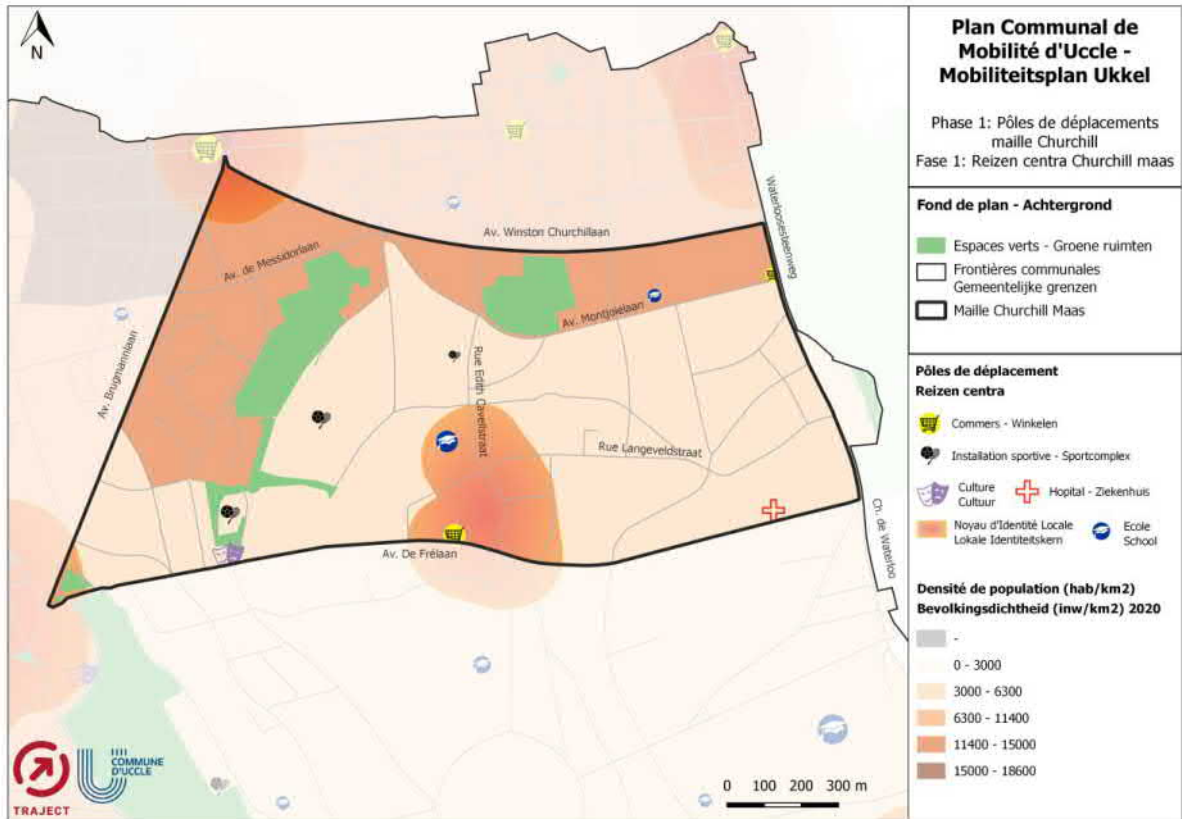
De Montjoielaan, een gewestelijke fietsroute (Fiets COMFORT) met doorgaand verkeer

Bovenop de voormelde noord-zuidassen, is ook de Montjoielaan een sterk gebruikte weg om de Waterlooosesteenweg te vermijden. Het doorgaand verkeer van Florida naar Montjoie en Gossart loopt langs de busroutes en langs het Instituut Montjoie.

Druk verkeer langs de verzadigde rand van de maas

Meerdere dichtslibbende wegen werden in kaart gebracht, vooral aan de rand van de maas maar ook de Messidorlaan. Deze weg met een snelheidsbeperking tot 50 km/u is een binnenweg om de rotonde van het Vanderkindereplein te omzeilen, maar heeft toch een tweerichtingsfietspad zoals gevraagd door de Fiets COMFORT-regels (GFR 7). Er zijn geen ongevalgevoelige zones (OGZ) in het centrum van de maas, maar wel aan de rand. Op de assen Brugmann en Waterlooosesteenweg worden grote verkeersstromen gemeten. Als het verkeer in de maas wordt verlegd naar de rand, moet rekening worden gehouden met de bestaande verkeersdrukke op deze plekken. Langs twee van de vier assen van deze maas rijden echter trams in eigen bedding. Dat structurerende openbaar vervoer (trams 3 en 7 Churchillaan, tram 4 Brugmannlaan) vormen een waardig alternatief voor de personenwagen van de wijkbewoners.

²⁵ De Edith Cavellstraat had het statuut van "tussenwijk" in het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2.



Figuur 63 - Analyse van de maas Churchill

6.3.4 MAAS "STERRENWACHT"

Residentiële maas met structurerende infrastructuur rondomron

De maas Sterrenwacht is gemiddeld bevolkt op schaal van de gemeente. Meerdere scholen zijn er gelegen. De grootste is de Europese School in het oosten van de gemeente, met ongeveer 2000 studenten (toegang via de Groene Jagerslaan en de Waterlooosesteenweg). Deze school is veruit de factor die de meeste verplaatsingen naar de maas teweegbrengt. Het Athénée Royal Uccle 1 ligt in het centrum van de maas, langs de Houzeaulaan. Ook de befaamde Koninklijke Sterrenwacht van België ligt er.

In de maas ligt echter geen grote handelskern of "lokale identiteitskern"²⁶, maar het bereik van de aanpalende kernen reikt tot in deze maas. In het westen van de maas ligt het grote Wolvendaelpark, naast het Cultureel Centrum van Ukkel.

De zuidelijke rand ligt langs de multimodale knooppunten van de NMBS-stations Sint-Job en Diesdelle. Merk op dat de het plein, het station en de omgeving van Sint-Job, en de Carsoelbrug grondig heraangelegd zullen worden (aanleg nieuw kunstwerk).

De Ringlaan, een wisselaar die meerdere stromen genereert met drukke vertakkingen naar het noorden (Houzeau) en het westen (Dieweg)

In dit gebied spreekt het voor zich dat de Ringlaan dienst doet als wisselaar tussen de verschillende punten van de gemeente (en eventueel zelfs tussen gemeentes). Het meeste doorgaand verkeer komt langs deze draaischijf. Het westelijke deel ervan kreeg al in het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2 het statuut van "tussenwijk". De meeste verkeersstromen passeren langs Voetgangers en Fiets COMFORT-netwerken, en Voetgangers PLUS-netwerken in het noorden, ter hoogte van de Houzeaulaan (De Frépool), en langs de buslijnen van het MIVB (37, 60) en de TEC (124). Dat heeft een impact op de gemiddelde snelheid en de stiptheid, vooral tijdens de ochtendspits. In deze maas zijn geen bijzondere ongevalgevoelige zones of verzadigde gebieden opgemerkt. In het oosten, langs de Waterlooosesteenweg, werd echter veel verkeer gemeten (ongeveer 18 000 voertuigen per dag), wat zeker deels een verklaring vormt voor het doorgaand verkeer tussen noord en zuid in de Sterrenwachtwijk. Op de zuidwestelijke as van de maas (Carsoel) ligt een performant tramnetwerk (lijnen 92 en 97 vanaf Dieweg), hoewel er enkele stiptheidsproblemen zijn ter hoogte van het Wolvendaelpark (tussen de haltes Marlow - Wolvendael - Dieweg).

Figure 4 : Vitesse pointe matin

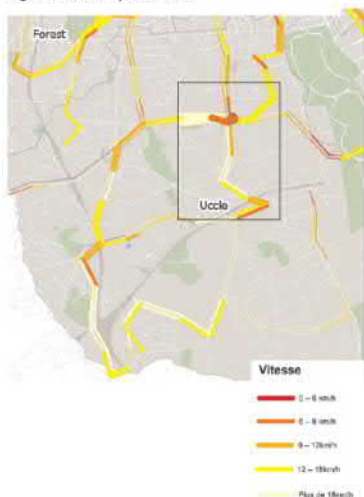
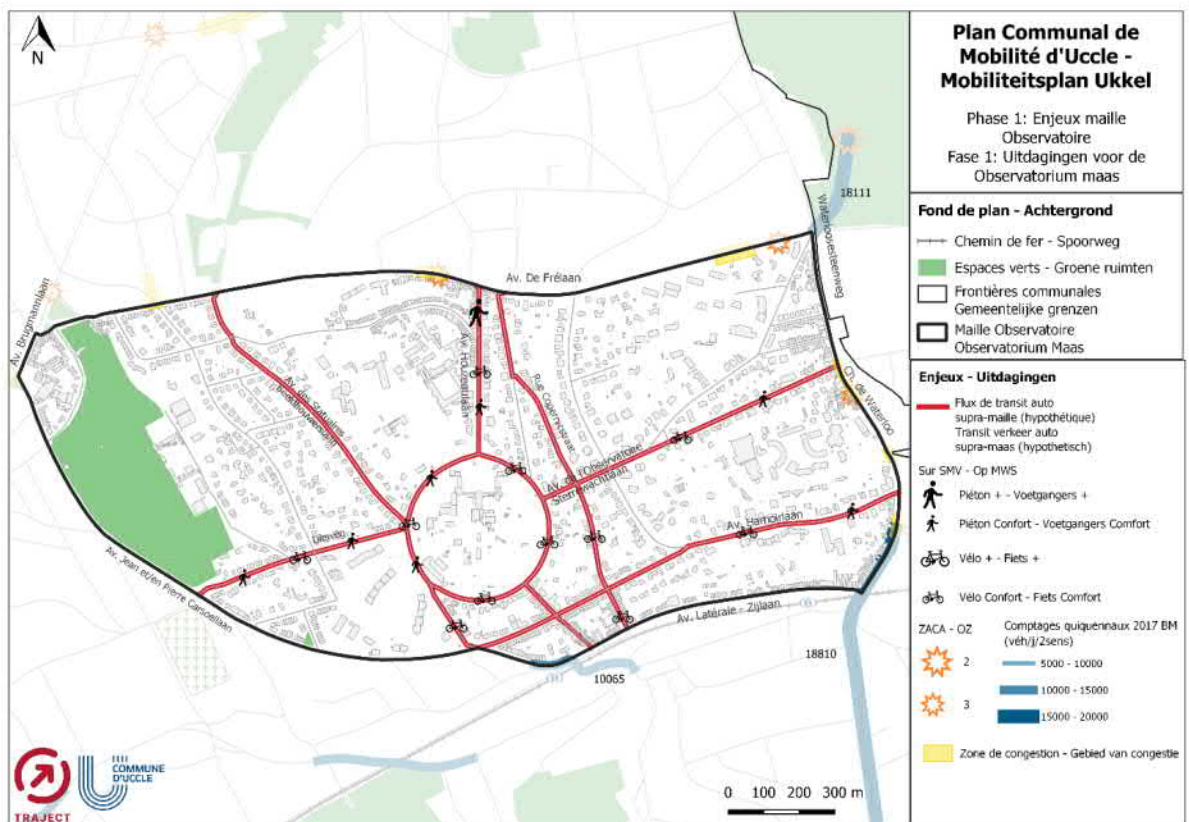
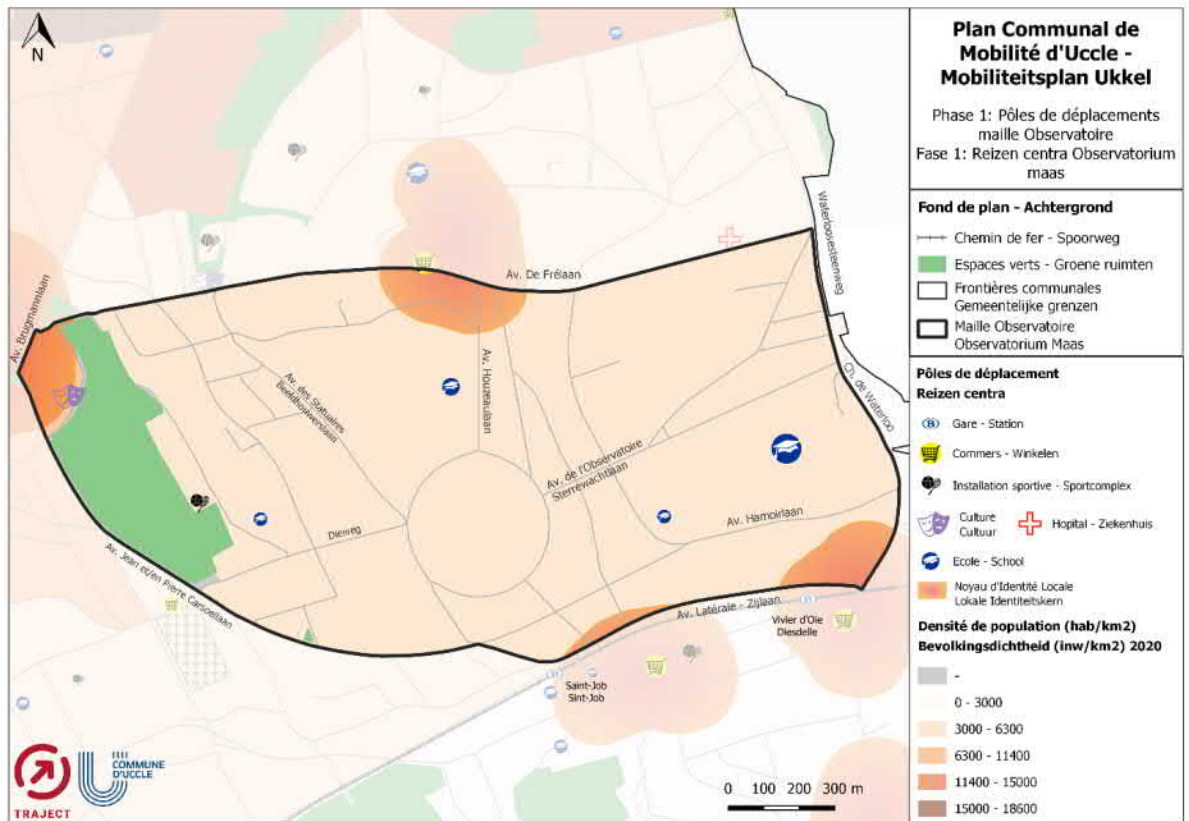


Figure 5 : points noirs régularité pointe matin



Figuur 64 - Gemiddelde snelheid en zwarte punten qua stiptheid voor de MIVB-bussen tijdens de ochtendspits

²⁶ Zie de definitie in de voorstelling van het voetgangersnetwerk, hoofdstuk 5.2.



Figuur 65 - Analyse van de maas Sterrenwacht

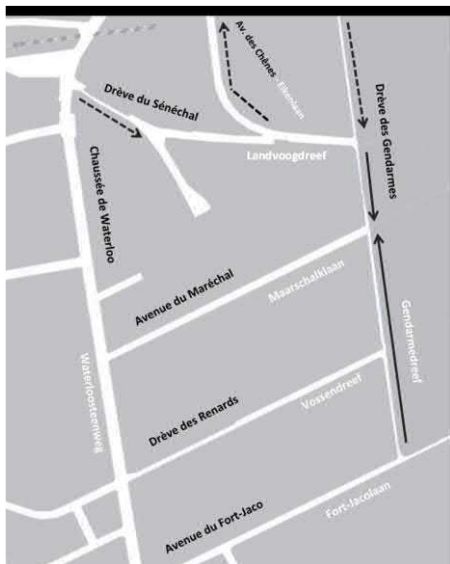
6.3.5 MAAS "LORRAINE"

Een zeer dunbevolkte maas langs het Zoniënwood

De maas Lorraine is om een aantal redenen bijzonder. Eerst en vooral is ze dunbevolkt met minder dan 3000 inwoners per km². Daarnaast is ze lang en smal en strekt ze zich van noord tot zuid uit, aan de westkant van het Zoniënwood. Ten slotte omvat ze slechts een dozijn straten die de maas bijna allen van oost naar west doorkruisen.

De Decrolyschool ligt in het noorden van de maas en leidt met zijn 1300 leerlingen tot vele verplaatsingen. Twee handelskernen liggen langs de westelijke rand, bij Diesdelle en Fort-Jaco (deze plekken vallen samen met een lokale identiteitskern). Ten slotte kent de maas een aantal aantrekkingspolen: de Royal Racing Club in het noorden en het Institut Royal pour les Sourds et Aveugles (IRSA) langs de zuidwestelijke rand.

De Gendarmendreef, de enige noord-zuidas van de maas (overigens gekenmerkt als Voetganger COMFORT) loopt langs twee grote polen aan haar rand (Decrolyschool en Royal Racing Club) en is van laakbare kwaliteit. Ze zal volledig worden heraangelegd in het tweede semester van 2022. Het wordt een woongebied met een snelheidsbeperking tot 20 km/u, met een voornemen om er eenrichtingsverkeer van te maken, in tegenovergestelde richtingen (opwaarts van Fort-Jaco naar Maarschalk en afwaarts van Eiken naar Maarschalk). Dit nieuwe ontwerp van circulatieplan wordt sinds de herfst van 2021 getest.



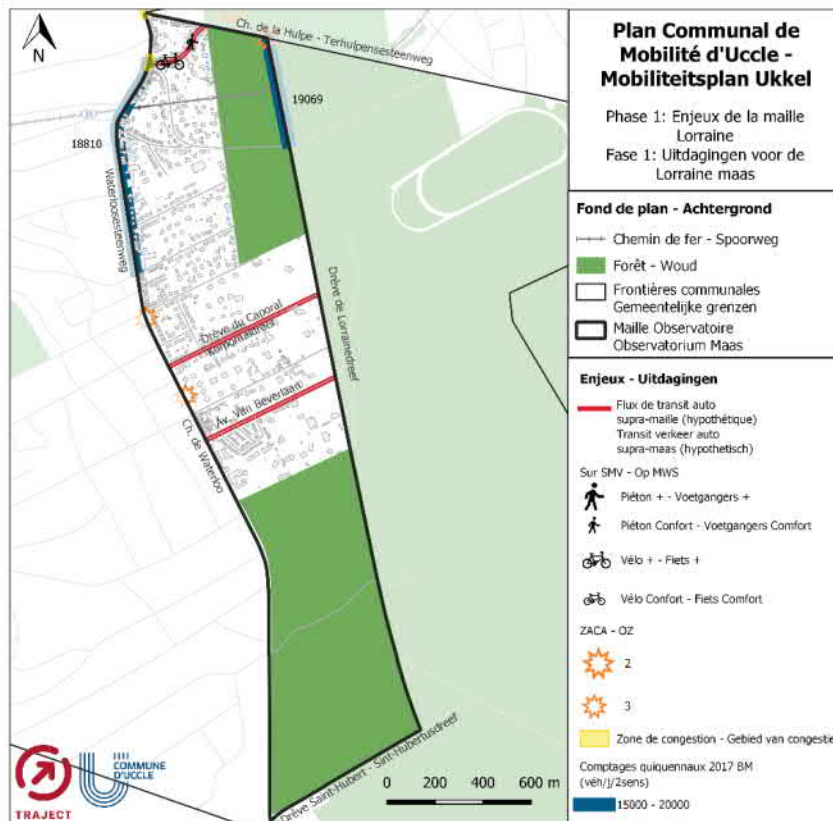
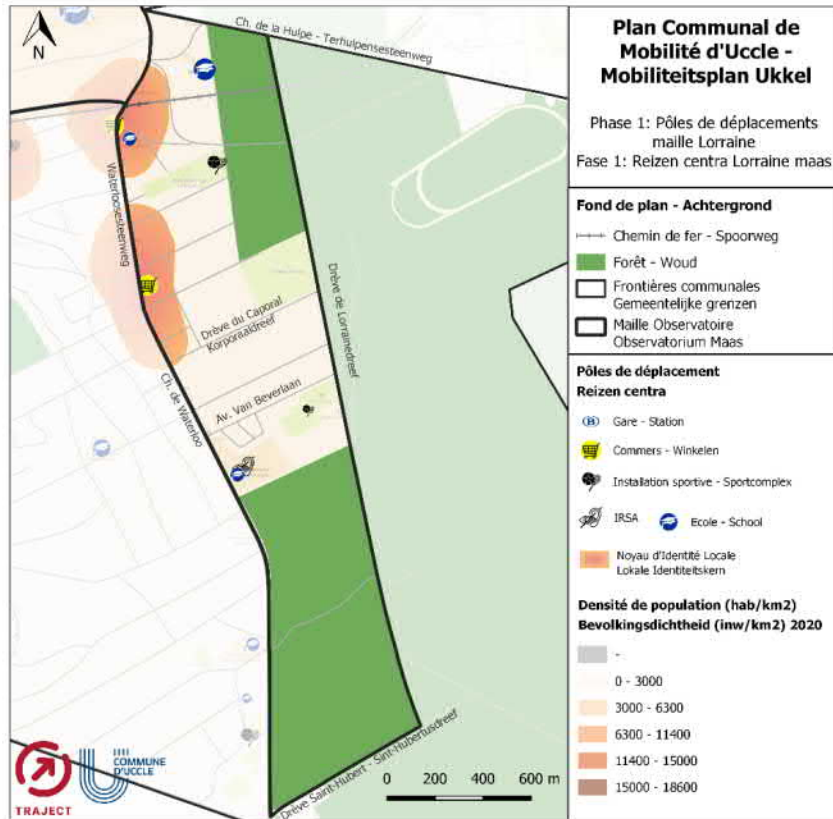
Figuur 66 - Nieuw voorstel van circulatieplan voor de Gendarmendreef - Bron: gemeente Ukkel

Een maas met veel doorgaand verkeer tussen west (Waterloosesteenweg) en oost (Lorrainedreef)

Drie grote routes voor doorgaand verkeer werden in kaart gebracht (zie kaarten): Montanalaan, Korporaaldreef en Van Beverlaan. Ze verbinden de Waterloosesteenweg met de Lorrainedreef en de Terhulpensesteenweg. De routes van dit doorgaand verkeer komen echter niet langs Voetganger of Fiets COMFORT- of PLUS-netwerken, behalve voor de Fiets PLUS-weg Montanalaan (FietsGEN-route), met een fietspad in neerwaartse richting en een afgescheiden fietsstrook in opwaartse richting.

De Van Beverlaan bleef op 50 km/u. Dat is op zich niet gevaarlijk voor voetgangers en fietsers, maar het gebrek aan zebrapaden is wel een risico (bijvoorbeeld voor wie naar de parkeerplaatsen wil oversteken...). Het fietspad op het voetpad (D9) zou beter gemarkeerd kunnen zijn, met name aan de zijstraten (Van Beversquare).

Deze maas kent enkel OGZ's op de assen aan de rand (Waterloosesteenweg en Terhulpensesteenweg).



Figuur 67 - Analyse van de maas Lorraine

6.3.6 MAAS "UKKEL-ZUID"

Een uitgestrekte maas, met meerdere wijken met uitgesproken identiteit

De maas Ukkel-Zuid is veruit de grootste maas van Ukkel. Ze wordt ingesloten door de Alsebergsesteenweg in het westen, de J. en P. Carsoel- en Ringlaan in het noorden en de Waterloo-sesteenweg in het oosten. Ten zuiden stopt de maas aan de gemeentegrens met Linkebeek en Sint-Genesius-Rode. Ze wordt gekenmerkt door haar grote omvang, maar ook door de spoorlijnen 26 (oost-west) en 124 (noord-zuid). Spoorlijn 26 kent echter vele en ver uit elkaar liggende overwegen. Merk op dat de vele paden (Avijl, Kauwberg, Borreweg, Engeland, Kriekenput, Kisendaël, enzovoort) de maas sterk toegankelijk maken voor voetgangers. Dankzij de spoorlijn 26 wordt het gebied goed ontsloten door het spoor, maar de haltes liggen wel aan de rand van de maas (Moensberg in het zuiden en Sint-Job en Diesdelle in het noorden).

Bovenop de handelskernen van Sint-Job en Diesdelle aan de rand van de maas, ligt er ook een grote school in de maas - het Lycée français Jean Monnet met zijn 2750 leerlingen - boven op meerdere andere scholen (Saint-Job, Églantiers, Homborch, Verrewinkel, Saint-Joseph, Sint-Jozef, Notre-Dame de Wolvenberg, enzovoort) en ten slotte, structurerende parken (Verrewinkel, Engeland, enzovoort).

De maas Ukkel-Zuid telt ten slotte verschillende entiteiten/subwijken:

- "Lycée français" en "Hellevelt" ten noorden van lijn 26, binnen het bereik van de Dieweg en de Sint-Jobsesteenweg;
- Noordkrieken en Zandbeek, ook ten noorden van lijn 26, aan beide zijden van de Alsebergsesteenweg;
- Homborch en Verrewinkel in het zuidwesten, aan beide kanten van de Godshuizen- en Dolezlaan;
- Moensberg, met een rechtstreekse verbinding naar het NMBS-station;
- Avijl en Alphonse XIII, ten zuiden van Sint-Job en Diesdelle;
- Prins van Oranje - Kleine Hut, in het zuiden.

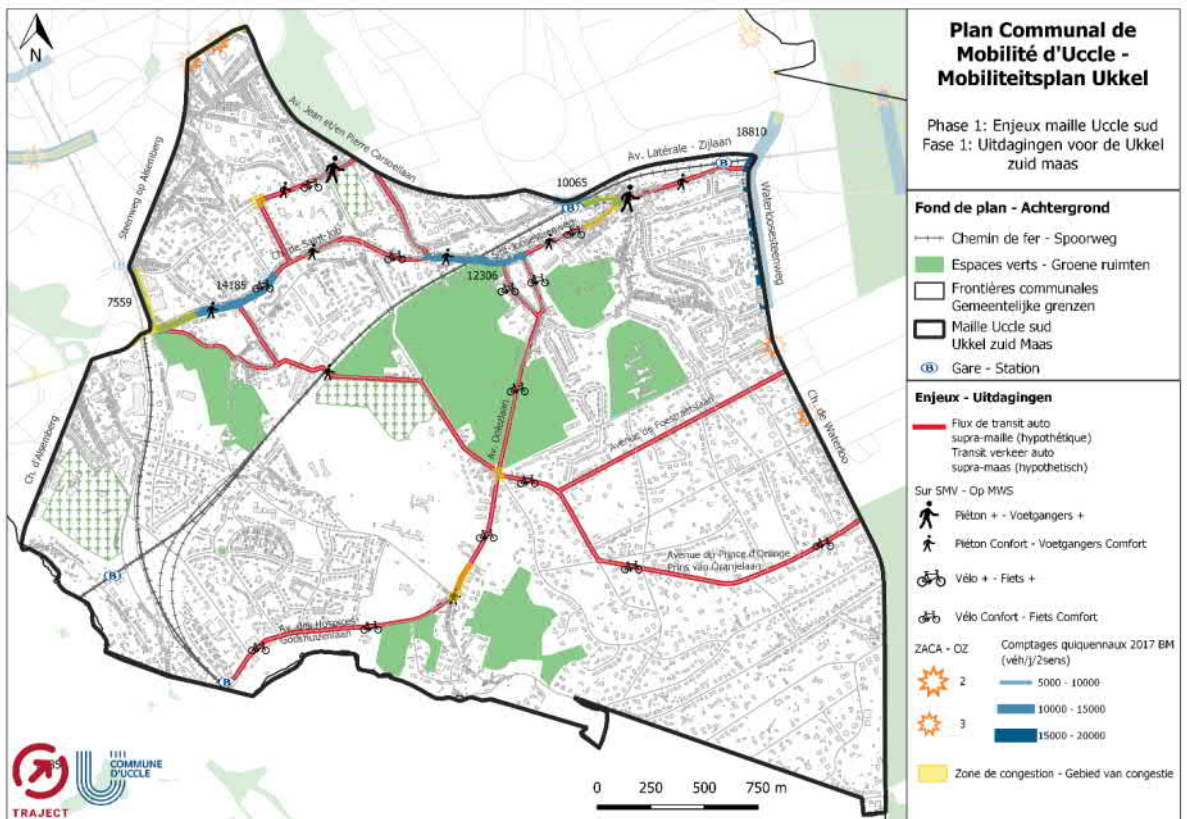
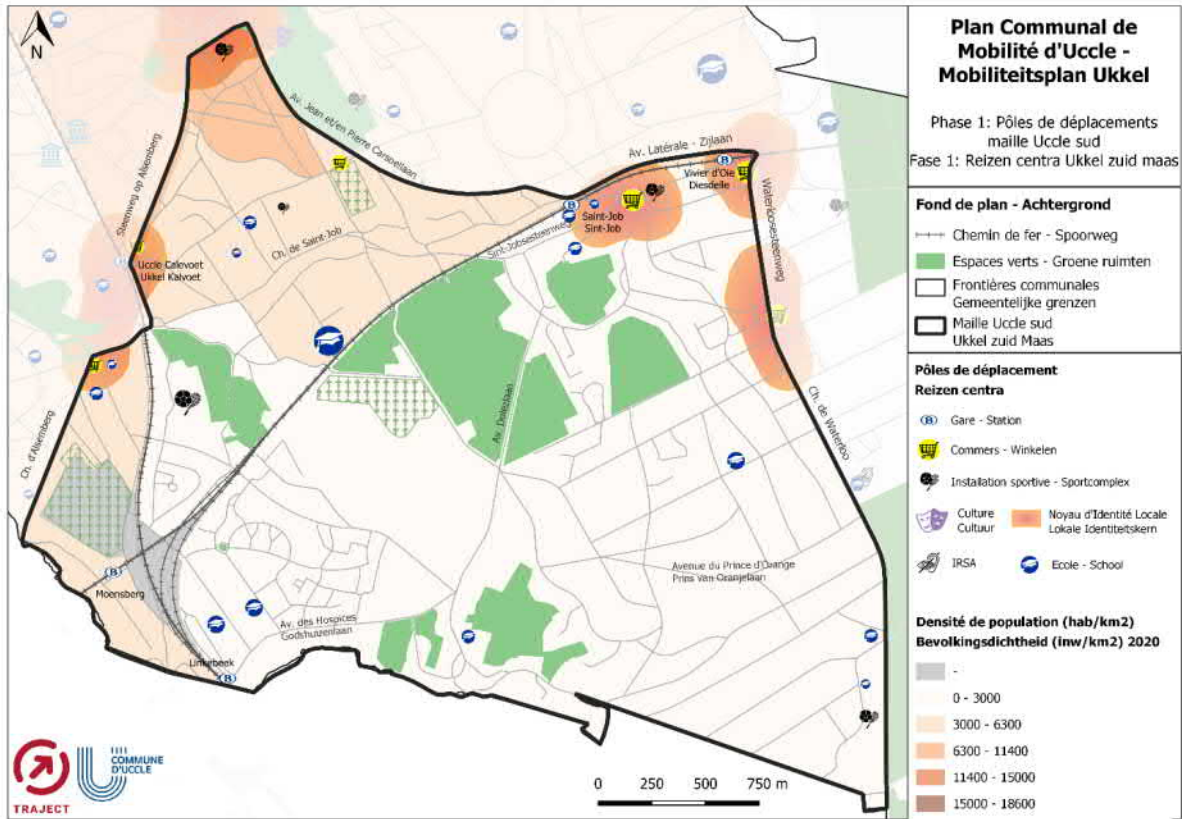
Meerdere parameters moeten in aanmerking worden genomen wanneer deze maas verkeersluwer wordt gemaakt:

- haar omvang en typologie (lage dichtheid);
- haar ligging aan de rand van het Gewest, wat afstemming vraagt met onder andere Sint-Genesius-Rode en Linkebeek;
- de spoorlijn met haar mogelijke overwegen;
- de Auto WIJK-assen met beperking tot 50 km/u: Godshuizen-, Dolez- en Prins van Oranjelaan;
- de kenmerken van het schoolverkeer ter hoogte van het Lycée français (schoolbussen en ouders die kinderen afzetten);
- de intermodale knooppunten (trein, tram), vooral aan de rand van de maas.

Een maas met veel doorgaand verkeer

Deze maas kampt op vele assen en routes met doorgaand verkeer, omdat de Ring in het zuiden niet is afgemaakt, de toegangswegen Kleine Hut/Waterloo en Drogenbos/Stalle verzadigd zijn en het feit dat de enige radiale as (Lorrainedreef) veraf ligt: Godshuizen > Dolez; Prins van Oranje > Horzelplein (naburige Ecole Plein Air); of nog Prins de Lignelaan > Sint-Jobsesteenweg.

De voornaamste wegen die hierbij ontlast moeten worden zijn de Dieweg (Fiets COMFORT), de Sint-Jobsesteenweg (Voetganger, Fiets en OV COMFORT), door de overlast (wat duidelijk aan bod kwam tijdens de participatiewerkshops), de verkeersdruk, de beperkte breedte (± 10 m) waardoor kruisen moeilijk is (bv. bussen) en de scholen.



Figuur 68 - Analyse van de maas Ukkel-Zuid

6.3.7 MAAS "NEERSTALLE"

Intercommunale maas, binnenkort met Lokaal Mobiliteitscontract

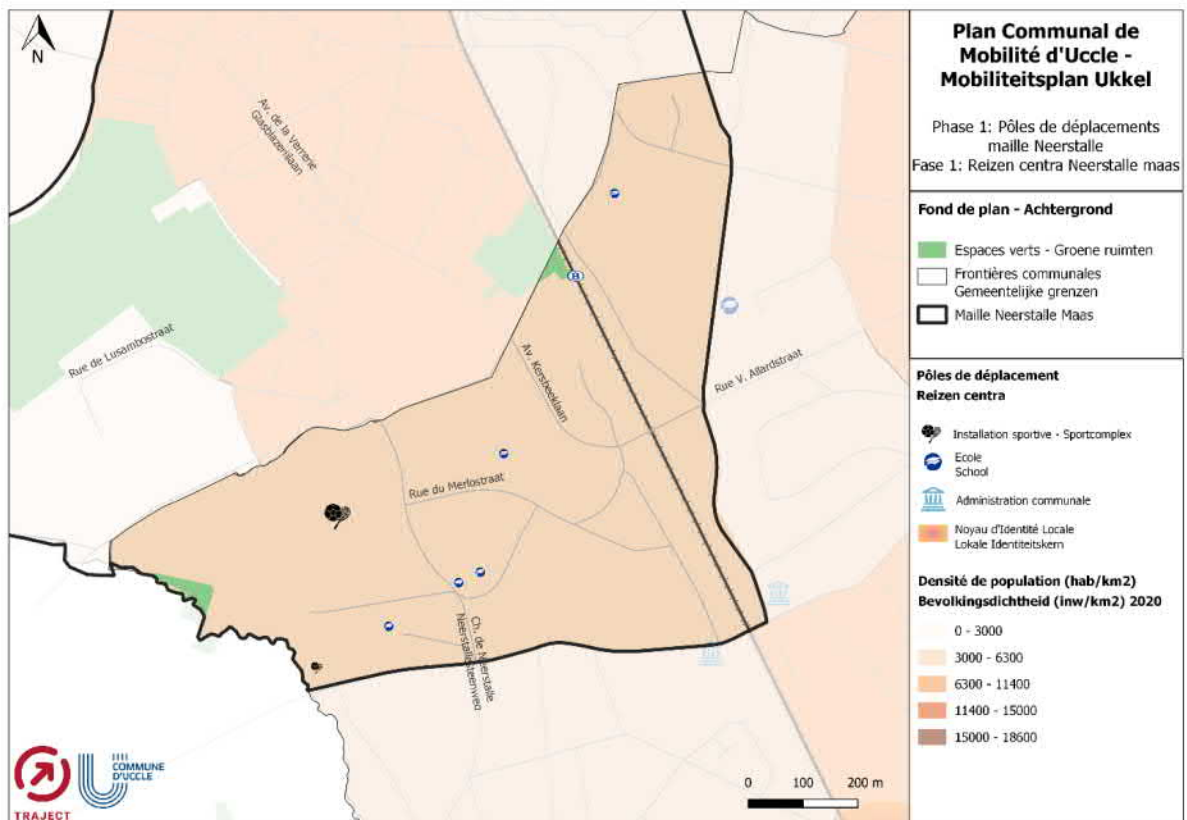
De maas Neerstalle wordt gedeeld met Vorst. Het Ukkelse gedeelte ervan ligt in de Merlowijk. Zoals gezegd krijgt deze maas binnenkort een Lokaal Mobiliteitscontract.

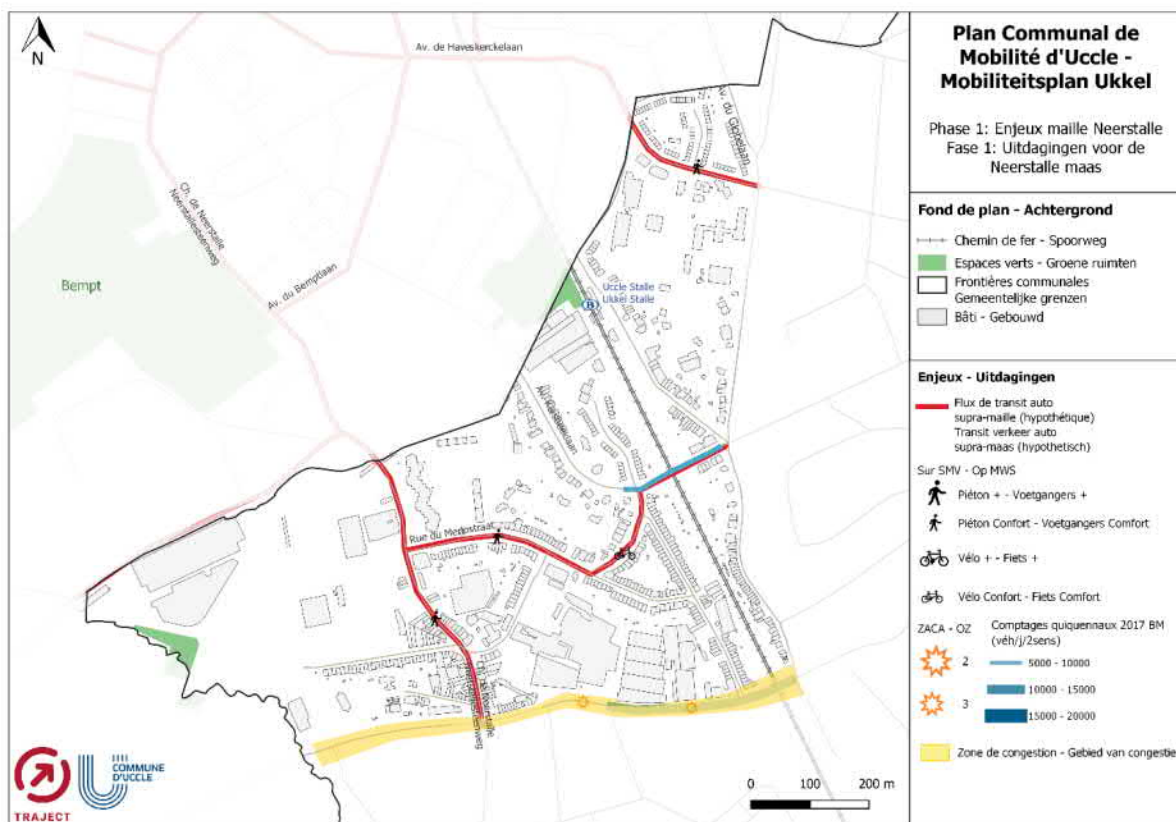
In het zuiden wordt ze afgebakend door de Stallestraat; in het oosten door de Gatti de Gamondstraat. Ze grenst aan Drogenbos en afrit 18 van de Ring, kampt met veel doorgaand verkeer, voornamelijk aan de rand, maar ook in haar hart.

Het winkelcentrum Drogenbos Shopping veroorzaakt grote verkeersstromen in de buurt. In het Ukkelse gedeelte van de maas ligt ook Royal Uccle Sport THC, dat verkeer van heinde en verre aantrekt. Het station Ukkel-Stalle bedient deze maas.

De as Sterstraat - Neerstalsesteenweg, uitdagend grijs gebied

Zoals hierboven gesteld, vormt het kruispunt Ster-Neerstalle en Stallestraat een zeer zwart punt voor het openbaar vervoer van de MIVB.





Figuur 69 - Analyse van de maas "Neerstalle" (Ukkels gedeelte)

6.3.8 MAAS "CALEVOET"

Toegangspoort tot het Gewest

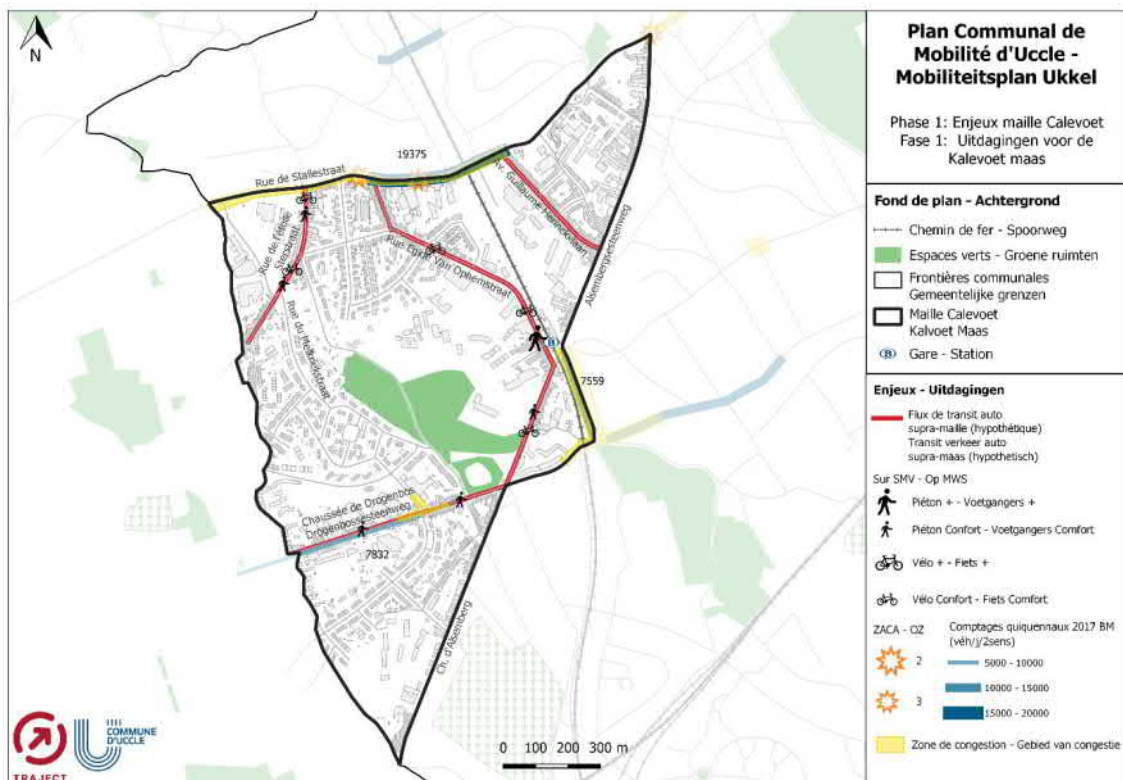
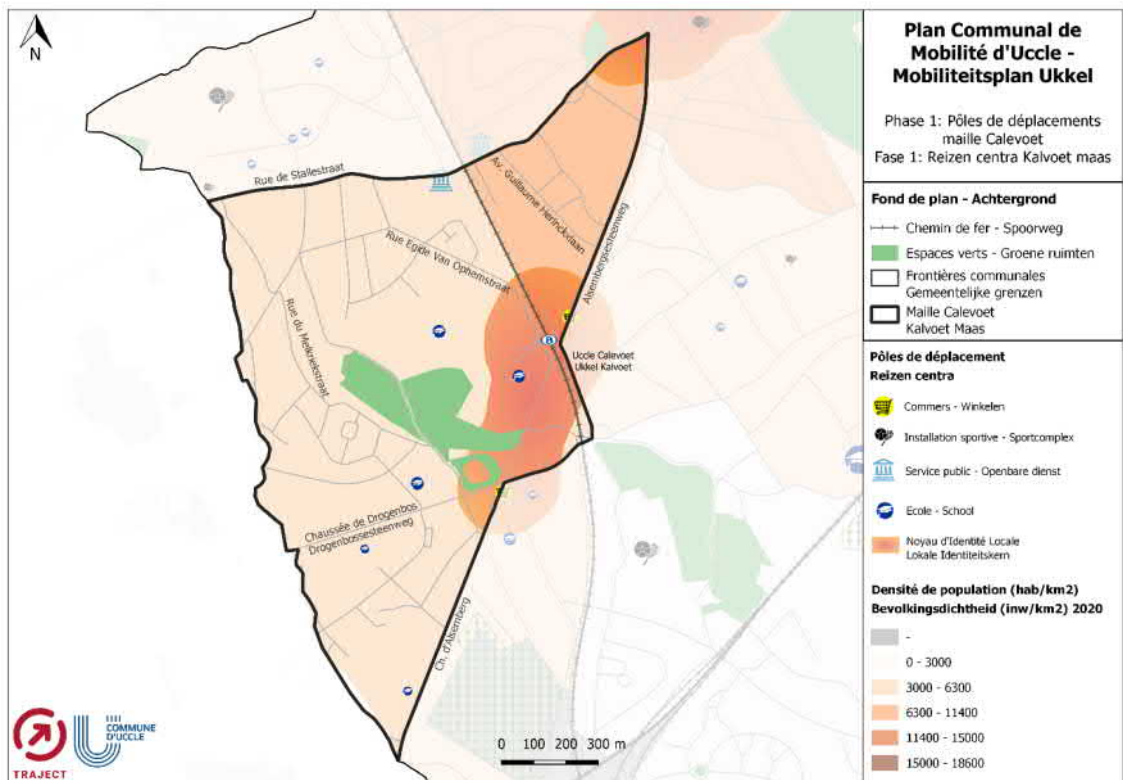
De maas Calevoet ligt grotendeels ten westen van spoorlijn 124. Ze vormt de zuid-westelijke toegangspoort tot het Gewest en grenst aan de gemeente Drogenbos. De westelijke rand van de maas is de Grote Baan. De maas kent twee grote polen, namelijk het station Ukkel-Calevoet en de Alsembergsesteenweg, een lokale identiteitskern tot aan het Horzelplein. Net zoals voor de maas Neerstalle veroorzaakt de handelskern van Drogenbos, gelegen in de rand, sterke en geconcentreerde verkeersstromen.

De wijk is relatief dun bevolkt en telt grote natuurgebieden (Keyenbempt). Het vastgoed zal er binnenkort ontwikkeld worden (Keyenbempt, Van Ophem, enzovoort).

Verzadigde assen met veel doorgaand verkeer van en naar andere gemeentes

De maas ligt aan de rand van het Gewest en kent dus bijzonder veel doorgaand verkeer, dat stroomt via wegen zoals de Sterstraat, de Van Ophemstraat, de Drogenbossesteenweg en de Guillaume Herinckxstraat, waarmee de filegevoelige Stallestraat, Alsembergsesteenweg en het verzadigde Horzelkruispunt vermeden worden.

Bepaalde wegen zijn op bepaalde plaatsen te smal, zoals de Alsembergsesteenweg en de Vergeet-mij-nietjesstraat, waar bepaalde bochten moeilijk liggen voor bussen. Bovendien dienen buurtbewoners van de Vergeet-mij-nietjesstraat en de Edouard Michielsstraat regelmatig klacht in bij de Cel Mobiliteit wgens overdreven snelheid.



Figuur 70 – Analyse van de maas Calevoet

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

7.1 INLEIDING

De derde as raakt aan een aspect van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid dat even belangrijk is als de aangeboden diensten en infrastructuur. Het betreft de communicatie over het aanbod aan mobiliteitsdiensten, maar ook de verbetering van de leesbaarheid van dat aanbod, ongeacht de vervoersmodus. Er moet worden nagegaan of het voor Ukkel nodig is te werken aan de communicatie en sensibilisering rond multimodaliteit voor gebruikers. Deze as houdt dus verband met de acties uit het GewMP Good Move die de multimodaliteit en dus een redelijk gebruik van de eigen wagen promoten ("Good choice").

Dit hoofdstuk gaat na:

- in welke mate de gemeente in het algemeen multimodaal toegankelijk is;
- welke instrumenten en diensten al bestaan in Ukkel, en welke de eventuele lacunes zijn;
- welke de doelgroepen zijn van campagnes die een duurzame(re) mobiliteit promoten.

In dit hoofdstuk wordt ook dieper ingegaan op de manier waarop de gemeente op dit ogenblik wordt beleverd, om de logistiek te optimaliseren.

7.2 MULTIMODALE TOEGANKELIJKHEID VAN DE GEMEENTE

De bedoeling is om de in de vorige hoofdstukken aan bod gekomen kenmerken, sterke punten en/of aandachtspunten met betrekking tot multimodale toegankelijkheid van de gemeente samen te vatten.

7.2.1 EEN GEMEENTE MET VELE PARKEN EN GROENE RUIMTES, MET EEN WANDELVRIENDELIJK LANDSCHAP

De gemeente vertoont meerdere kenmerken die veel potentieel bieden voor voetgangersverplaatsingen:

- haar landschap, met vele parken en groene ruimtes;
- het nabij gelegen Zoniënwoud en Ter Kamerenbos;
- een goede mix van functies, met bv. een goede verdeling van de handelskernen (stad van de "korte afstanden");
- haar vele paden, straatjes en steegjes (in de parken, maar ook in de wijken).

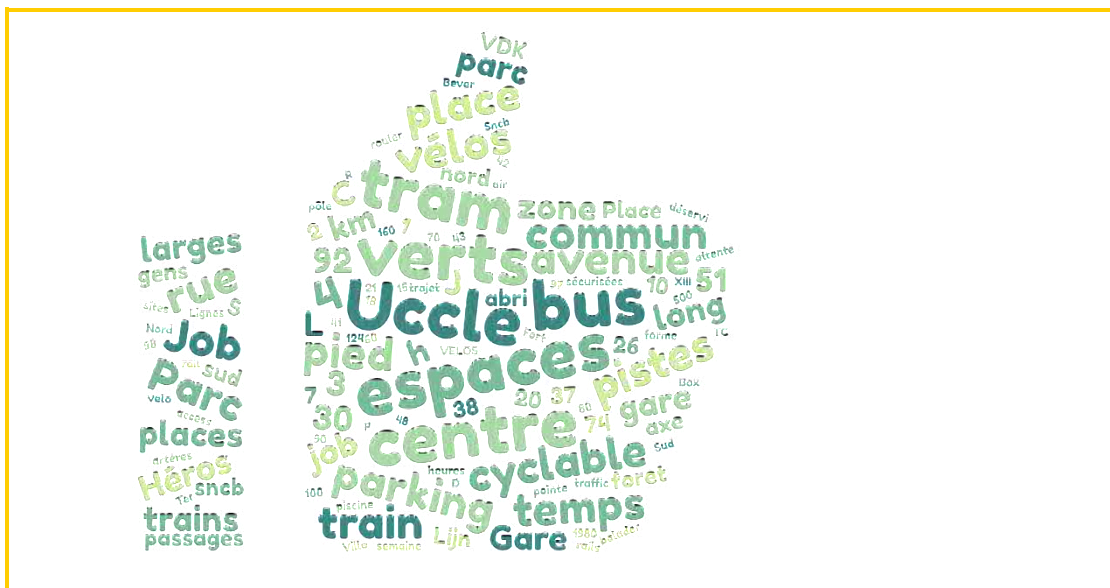
Over dat laatste punt bestaan verschillende gidsen en brochures, waaronder:

- de brochure "Ukkel à la carte" van het Gewest, waarbij het erfgoed en de cultuur centraal staan;
- drie ontdekkingswandelingen van de diensten milieu en werken van de gemeente, met name over het pad van de Grande Randonnée GR12, dat de gemeente doorkruist;
- of nog, de [website](#) van de Groene Wandeling.



Tijdens de enquête kwamen drie sterke punten qua mobiliteit/verplaatsingen in Ukkel naar voren. Een zeer ruime meerderheid wees op de "zeer groene" kant van de gemeente waardoor het er "zeer aangenaam" wandelen is: de vele parken en groene ruimtes, de Groene Wandeling, de "kleine" handelsbuurten "waar je alles te voet kan doen" of nog, de beschikbaarheid van verschillende diensten in een "gemeente die zich leent tot korte verplaatsingen".

De woordenwolk hieronder toont de sterke punten afhankelijk van hoe vaak een woord of uitdrukking aan bod kwam.



Tijdens de participatieworkshop en uit de enquête en ontvangen feedback (gemeentelijke adviesraad voor gehandicapte personen, buurtcomité, enzovoort) bleek echter dat **de voetgangerswegen, en prioritair de voetpaden, absoluut naar een hoger niveau moeten worden getild**. Vaak zijn ze niet begaanbaar of te smal en dus niet (voldoende) voor iedereen toegankelijk, of je gehandicapt bent of niet: personen met permanente of tijdelijke beperkte mobiliteit, kinderwagens, enzovoort. Merk op dat het budget voor de heraanleg van voetpaden en voetgangerswegen sinds het begin van deze zittingsperiode (2019-2024) gestegen is met 50%.

7.2.2 EEN GEMEENTE WAAR HET GOED FIETSEN KAN ZIJN

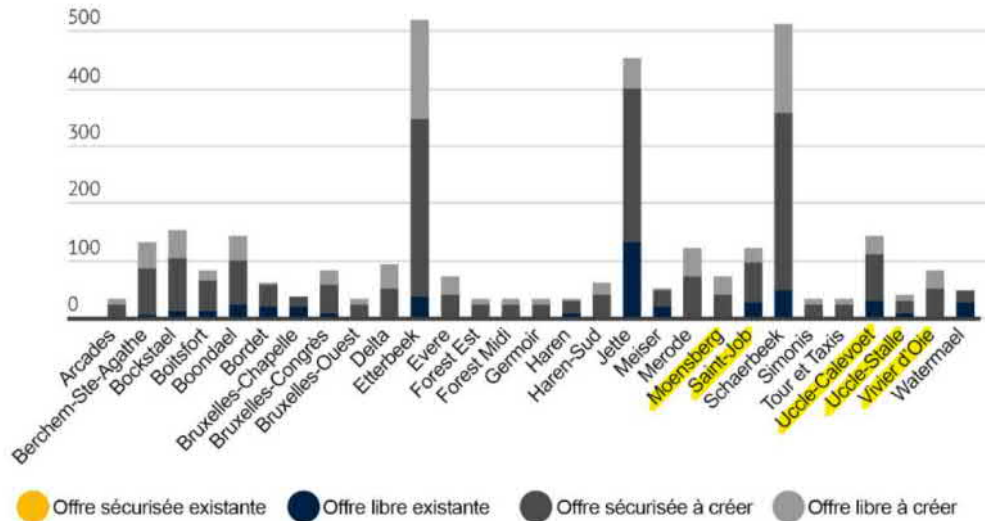
Zoals de audit fietsbeleid (BYPAD²⁷) van 2017 al stelde: *“De gemeente heeft overal een perfecte grootte voor dagelijkse fietsverplaatsingen.”* Vanaf het centrum van de gemeente (centroïde berekend vanaf Sint-Job en de Avijlvlakke) **kan elke plek in Ukkel bereikt worden na maximaal 20 minuten fietsen** (behalve het zuid-oostelijke punt bij het Zoniënwoud). Er moet echter rekening worden gehouden met de soms steile hellingen. De (deze laatste jaren exponentieel) stijgende verkoop van e-bikes verhelpt dat probleem wel geleidelijk aan. Het is dus nuttig om hier te stellen dat de fiets de lacune in het openbaar vervoer kan vullen (vooral in het zuiden), zeker in de combinatie fiets + tram of fiets + trein, waar vele haltes voor bestaan in de gemeente.

De voornaamste verbeterpunten hebben betrekking op **specifieke fietsinfrastructuur**:

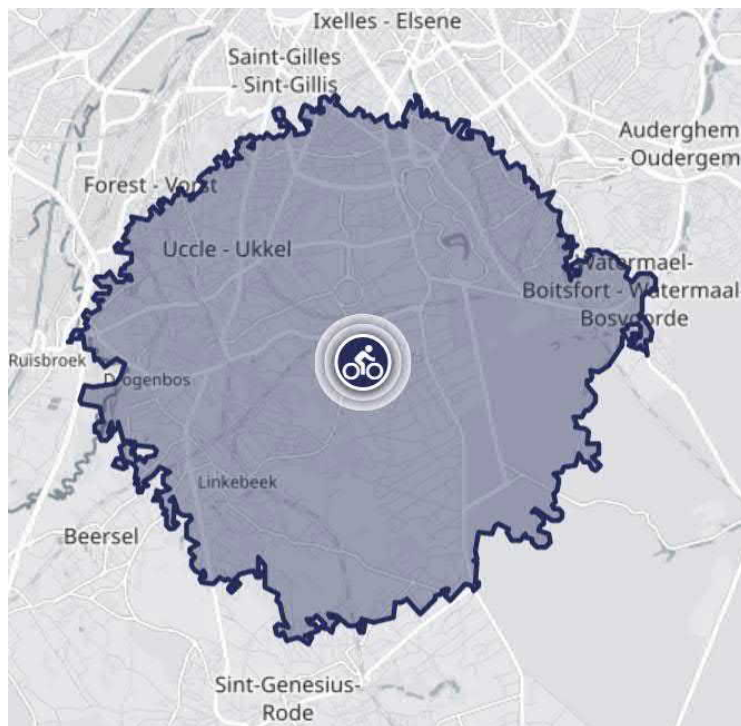
- aangepaste routes die veiliger zijn voor bestaande fietsers en mogelijk nieuwe fietsers niet afschrikken;
- beveiligde fietsparkings bij de intermodale en aantrekkingspolen (stations, haltes van structurend OV, scholen, handelszaken, sportcentra, enzovoort).

Het Masterplan Fietsparkeren van het Gewest wees er al op: *“Het serviceniveau van alle S stations (sic) (vooral die in de tweede kroon) moet verder worden ontwikkeld om er echte knooppunten van intra-Brusselse verplaatsingen van te maken.”* De grafiek hieronder toont het aantal nodige extra plaatsen in het Gewest:

²⁷ Bicycle Policy Audit.

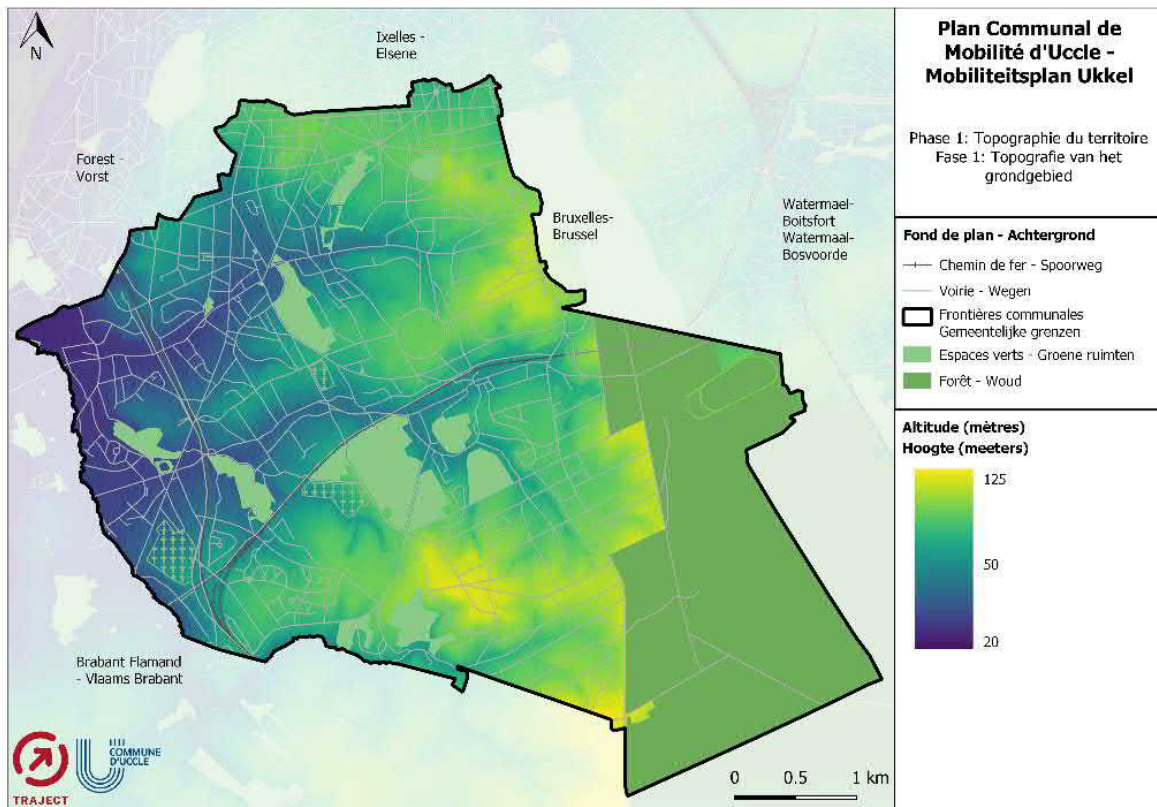


Figuur 71 - Parkeerbehoeften in de Brusselse S-stations volgens de voorstudie van het Masterplan - Bron: Brussel Mobiliteit



Figuur 72 - Isochrone van 20 minuten met de fiets vanaf het centrum van Ukkel - Bron: Travel Time map²⁸

²⁸ Deze tool toont de afstand die je kan afleggen in 20 minuten, afhankelijk van meerdere gecombineerde parameters (gemiddelde snelheid van 20 km/u, soort en kenmerken van de weg, omgeving, enzovoort).




Figuur 73 - Topografie van het gebied

7.2.3 EEN GEMEENTE MET VRIJ VEEL OPENBAAR VERVOER

Een gemeente in de tweede kroon met goed tot gemiddeld openbaar vervoer

Zoals aan het begin van dit rapport is gesteld, deelt de kaart met de bereikbaarheid van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV - zie Figuur 4) het grootste stuk van de gemeente in als bereikbaarheidszone "C" (matig bediend door het OV) en het noorden als zone "B" (goed bediend door het OV). Dat komt door het gebrek aan metro en aan structurerende tram op ringlijn in het centrum van de gemeente. De trams 3 en 7 aan de Churchilllaan liggen in het noorden buiten het centrum.

 97% van de respondenten verklaarde een OV-halte te hebben op minder dan 10 minuten van hun woning.

Wat de verdeling in de ruimte betreft, is er geen witte zone zonder openbaar vervoer. Het busplan van het MIVB van 2019 bracht trouwens een aantal bijsturingen, met name voor verplaatsingen tussen gemeentes van de tweede kroon of ter promotie van de intermodaliteit bus/tram, bijvoorbeeld:

- nieuwe buslijn 37 sinds mei 2019 waardoor het zuiden van Ukkel (stations Linkebeek en Homborch) verbonden wordt met het station Albert in Vorst (trams 3 en 4) via de Coghenlaan;
- nieuwe buslijn 74, ringlijn ter verbinding van Ukkel-Calevoet met Anderlecht (Erasmusziekenhuis) via Vorst, met bediening tot in Ukkel-Stalle sinds april 2021 (fase 1, fase 2 wordt opgestart in 2022 na de heraanleg van de Wagenstraat);
- op termijn (2022), een nieuw traject voor lijn 41, dat trouwens verlengd is van Helden naar Engeland, om het zuiden van Ukkel beter te bedienen en verbinding te bieden met Watermaal-Bosvoorde;

- een nieuw traject voor lijn 75, verlengd tot Helden (samensmelting met lijn 98 voorzien in maart 2022 - indicatieve planning), voor een rechtstreekse verbinding tussen Anderlecht en het centrum van Ukkel;
- een nieuw traject voor lijn 43 (Heldensquare > Diesdelle) zodat ze op termijn (na 2022) minder bochtig en performanter wordt.



De opmerkingen tijdens het hoogtepunt van de participatieworkshop wezen vooral op een bekommernis, namelijk de noodzaak om de frequentie te verhogen en/of de aansluitingen te verbeteren: *"Bus 60 onvoldoende ritten"*, *"Vaak twee overstappen nodig binnen de gemeente"*, moeilijke aansluiting door de configuratie van de haltes (Churchill-rotonde, halte Longchamps) of nog *"wisselende frequentie van bussen"*.

Vele spelers, nood aan goede integratie en ontwikkeling van MaaS

Het openbaar vervoer in Ukkel wordt verzorgd door vier verschillende spelers: de NMBS, de MIVB, TEC en De Lijn. Dat vraagt coördinatie en op termijn misschien ook een integratie van het aanbod, zodat reizigers zo vlot mogelijk kunnen reizen:

- Stroomlijning van tarieven: het formaat van de vervoersbewijzen is al gelijkgeschakeld (Mobib-kaart) en de tarieven worden op dit ogenblik voor Brussel op elkaar afgestemd dankzij de "Brupass" en "Brupass XL" (losse bewijzen of abonnementen), waardoor gereisd kan worden met de vier maatschappijen binnen een nieuwe tariefzone die uitgebreid is naar bepaalde Vlaams-Brabantse gemeentes. Het blijft echter duurder dan het NMBS-abonnement op zich, waardoor niet iedereen hierop zal ingaan.
- Samensmelting van de communicatie over de beschikbare diensten: aan de bushaltes, borden met wachttijden voor de verschillende netwerken.
- Sterke opkomst van MaaS (*mobility as a service*), waarbij mobiliteitsgegevens worden gedeeld (zie ook vorig punt), de betalingsmodaliteiten worden gestroomlijnd (eventueel, betaling achteraf zoals voor gsm-abonnementen), één enkele interface wordt ontwikkeld, enzovoort.
- Op langere termijn, harmonisering van het aanbod, met name op de structurerende assen zoals de Waterloosesteenweg.

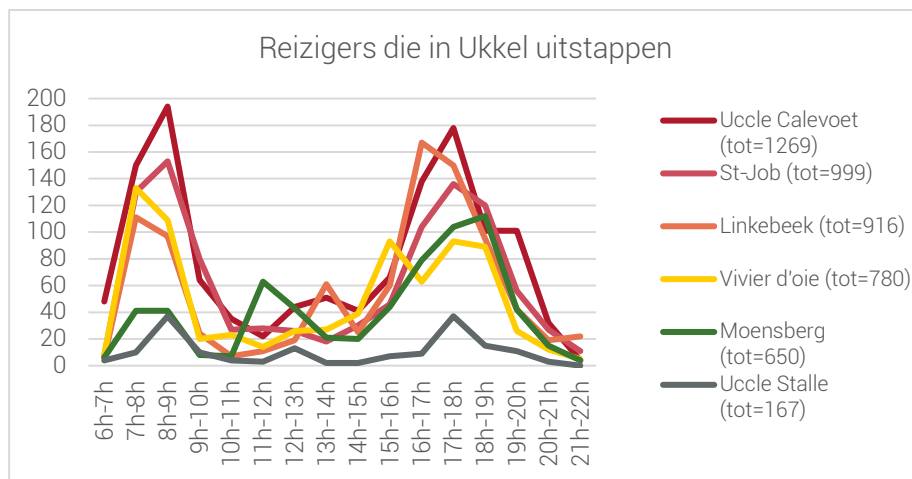
Het spoor in Ukkel is gekend, maar wordt daarom nog niet gebruikt



In de enquête kwam herhaaldelijk naar voren dat de Ukkelse stations als een "positieve" troef worden beschouwd voor de mobiliteit in Ukkel. Een vraag peilde naar de mate waarin respondenten afwisten van het bestaan van deze NMBS-stations, van waaruit ze in en rond Brussel kunnen reizen. Op 862 Ukkelse respondenten verklaarde 51% ze te kennen, maar niet te gebruiken, 44% ze te kennen en te gebruiken en 4% ze niet te kennen.

De grafiek hieronder geeft een beeld van het gebruik en de uurregelingen van deze zes Ukkelse stations.²⁹ Het station Calevoet blijkt het vaakst gebruikt, terwijl het station Stalle de lijst afsluit met een grote achterstand. Hoewel de stations vooral gebruikt worden tijdens de spitsuren, is er ook vraag naar tijdens de daluren, tussen de middag (Moensberg/Linkebeek) en in de namiddag (Diesdelle).

²⁹ Uitstappende reizigers NMBS-stations 2017 - Bron: Brussel Mobiliteit.



Het is interessant om deze cijfers te vergelijken met de aantallen in de twee volgende stations op dezelfde lijnen: 194 uitstappende reizigers in Vorst-Oost op lijn 124 (dus, dezelfde grootteorde als in Ukkel), maar 1403 in Boondaal op lijn 26 (waarvan weliswaar veel studenten).

De S-stations op het grondgebied en de P+R Stalle, strategische te bestendigen overstapknopen

De stations van het S-netwerk worden in het GewMP beschouwd als strategische overstapknopen, net zoals de grote stations die nationaal bereikbaar zijn: *“Met name stations, haltes en overstapknopen zijn op zichzelf centrale punten, waarvan de ontwikkeling bijzondere aandacht krijgt (...)”*

Met haar zes NMBS-stations en de P+R van Stalle, die ook een overstapknoop is, beschikt Ukkel dus over zeven overstapknopen, waaronder:

- De halte Moensberg: volgens het GewMP moeten hier verbindingen worden gelegd tussen de twee Spoor PLUS-assen (de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een intermodale halte met parking en aanleg van vier sporen werd op 14/10/2021 verleend).
- De P+R Stalle, met in de toekomst een veel hogere capaciteit, zodat hij ten volle zijn rol kan spelen als startpunt voor het openbaar vervoer en de actieve vervoersmodi (zie infra 8.3.1).
- Het station Ukkel-Calevoet, dat beter bereikbaar zal worden voor voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer dankzij het voornemen van de MIVB om de Wagenstraat opnieuw aan te leggen, en de komst van een voetgangers- en fietserstunnel in de komende jaren.
- Het station Sint-Job, dat tussen 2023 en 2025 opnieuw wordt aangelegd om het toegankelijker te maken voor voetgangers (renovatie omgeving en perrons, toegang voor PBM's aan beide zijden van de spoorweg), het openbaar vervoer (aanleg van een MIVB-halte) en fietsers (parking voor 72 fietsen, FietsGEN).



Figuur 74 - Heraanleg van de halte Sint-Job - Bron: NMBS - Vervoersplan 2020 – 2023

7.3 BESTAANDE INSTRUMENTEN EN DIENSTEN

7.3.1 INFORMATIEKANALEN

De gebruikelijke informatiekanalen zouden uitgebreider, interactiever en/of doelgroepgerichter kunnen zijn

De **website** van de Gemeente heeft een rubriek "Mobiliteit". Deze rubriek is op dit ogenblik niet gemakkelijk toegankelijk (meerdere subrubrieken voordat de informatie over mobiliteit wordt weergegeven) en niet gestructureerd (wat de informatie moeilijker leesbaar maakt). De nieuwe website die momenteel wordt ontwikkeld, zal meer aandacht besteden aan mobiliteit en interactiever moeten zijn.

Op de **Facebookpagina** van de Gemeente verschijnen regelmatig nieuwe posts met informatie over mobiliteit. Die posts betreffen voornamelijk nieuwtjes (werken, enzovoort). De Gemeente is ook actief op de sociale netwerken Twitter en Instagram.

Het gemeenteblad **Wolvendael magazine**, dat elke maand in de bus wordt geleverd (en online beschikbaar is) biedt indien nodig de mogelijkheid om gedetailleerder "mobiliteitsnieuws" te geven (bijvoorbeeld, specifiek artikel over de opmaak van een nieuw GMP of over de "scancar" die controleert op parkeerovertradingen).

Merk op dat de Gemeente ook **berichten kan uithangen in de openbare ruimte en haar gebouwen**: 27 strategische plekken werden in kaart gebracht waar grote banners kunnen geplaatst worden, in verschillende gebouwen van de Gemeente kan in A3-formaat worden gecommuniceerd, op twee schermen van 6 m² in het openbaar (Horzel en Calevoet) kunnen boodschappen worden vertoond, enzovoort.

Vele gemeentes gebruiken deze middelen om te communiceren over mobiliteit. De basisinformatie kan ermee worden gegeven, per thema of naargelang het nieuws. Deze middelen kunnen méér en uitsluitend gebruikt worden voor mobiliteit (gidsen bv.).

7.3.2 RAADGEVENDE OPDRACHT

Noodzakelijk en belangrijk, maar tijdrovend - optimalisatie is dus vereist

De dienst Mobiliteit van de Gemeente verricht analyses en volgt projecten en werkzaamheden op. Voor zover mogelijk biedt hij ook raad aan de Ukkelse inwoners en gebruikers. Hij is bereikbaar per mail en telefoon. Zijn contactgegevens worden trouwens vaak vermeld in de verschillende communicatiekanalen. Deze raadgevende opdracht is belangrijk voor de bevolking en de gebruikers van de Gemeente, maar leidt tot een aanzienlijke werklust die:

- **opgewaarderd kan worden**: bijvoorbeeld, door de antwoorden breder te verspreiden (principe van en FAQ - frequently asked questions) via de website;
- **geoptimaliseerd kan worden**: inderdaad, door up-to-date mobiliteitsinformatie breder te verspreiden, kan het aantal losse vragen aan de dienst Mobiliteit beperkt worden.

Merk op dat de preventiedienst van de Gemeente ook werkt rond dat thema, met name met de gemeenschapswachten (cf. infra).

7.3.3 EVENEMENTEN

Meerdere evenementen en initiatieven van de Gemeente om vooral de schoolgaande jeugd te begeleiden

De diensten Mobiliteit en Preventie van de Gemeente (begeleiding van de gemeenschapswachten) organiseren verschillende evenementen ter promotie van de fiets en de verkeersveiligheid bij een jong publiek.

- **Fietsbrevet**: deze activiteit is gericht op de schoolgaande jeugd, met name de leerlingen van het vijfde leerjaar. Ze wordt sinds 2008 georganiseerd door Pro Velo met begeleiding van de Fietspool van de Gemeenschapswachten (tien personen). Dit jaar volgt de dienst Preventie zes scholen: Verwinkel (één of twee klassen), Val Fleuri (drie), Centre (één), Saint-Paul (twee), Saint-Vincent

(twee of drie) en Decroly. Dat zijn dus negen tot elf klassen die elk jaar het fietsbrevet kunnen halen. Sinds 2019 nemen drie nieuwe scholen deel dankzij een gemeentelijke financiering (los van gewestelijke subsidies): Homborch (twee of drie klassen), Petite école dans la Prairie (twee) en De Iris (één) - dus, vijf à zes bijkomende klassen. Dankzij dat initiatief leren kinderen veilig en alleen fietsen.

Voor de leerlingen van het derde, vierde en zesde leerjaar worden ook "pre-" en "postbrevet"-uitjes georganiseerd (zoals in het Institut Saint-Vincent), ook in de scholen die niet deelnemen aan het fietsbrevet.

De fietsopleidingen vinden soms ook buitenschools plaats: in de zomer van 2019 werkte de dienst Preventie samen met een duurzamewijkcomité aan een fietsopleiding voor kinderen. In augustus 2021 werd zo'n opleiding opnieuw georganiseerd.

- **Omkadering voetgangers.** De gemeenschapswachten begeleiden voor bepaalde scholen leerlingen die te voet of deels te voet en deels met het openbaar vervoer pendelen, zodat ze minder een beroep zouden doen op schoolbussen en ze zich veilig in het verkeer zouden begeven. Dat gebeurt op regelmatige basis voor Notre-Dame de la Consolation (drie keer per week na de les om naar de bijlessen van La Roseaie te gaan) maar ook punctueler (voor verscheidene schooluitstappen) voor:
 - Plein Air;
 - La Pomme;
 - Notre-Dame;
 - Notre-Dame de la Consolation.
- **Omkadering van fietsers.** De Fietspool van de gemeenschapswachten begeleidt om veiligheidsredenen groepen leerlingen tijdens uitstappen. De gemeenschapswachten begeleiden regelmatig:
 - Saint-Paul (twee keer per maand naar het zwembad, voor twee klassen);
 - Saint-Vincent (één keer per week 's middags, in kleine groepen).

De gemeenschapswachten helpen de volgende scholen ook punctueel (uitstappen, bibliotheek- en museumbezoeken, enzovoort):

- | | | |
|------------------|----------------------|----------------------------|
| ▫ Saint-Paul; | ▫ Saint-Joseph; | ▫ École active; |
| ▫ Saint-Vincent; | ▫ CSPU; | ▫ Lycée Français; |
| ▫ Longchamps; | ▫ Servites de Marie; | ▫ CEFA van CERIA (Stalle). |
| ▫ Decroly; | ▫ EFI; | |
| ▫ Eglantiers; | | |

- **Schoolstraten.** De gemeenschapswachten nemen eventueel ook deel aan de test met de schoolstraat aan de school Val Fleuri.
- **Week van de Mobiliteit.** Elk jaar organiseren de gemeenschapswachten op verzoek van de scholen meerdere bijkomende fietsactiviteiten. De Gemeente zet ook een mobiliteits- en preventiestand op tijdens de Autoloze Dag, organiseert kinderspelletjes rond verkeersveiligheid en deelt sensibiliseringsfoldertjes en fluorescerende accessoires uit (hesjes en armbanden).

In 2018 en 2019 werd de "Vélocé d'Uccle" georganiseerd: een voorstel van de Ukkelse GRACQ dat door de cel Mobiliteit is uitgewerkt, waarbij leerlingen warm worden gemaakt voor de fiets tijdens een tocht van zo'n 10 kilometer door de Gemeente. Sindsdien werd dit door de pandemie niet meer georganiseerd.

Andere activiteiten ter sensibilisering van alle burgers...

- Rond fietsen: de Gemeente nam in 2019 deel aan de "Bike Repair Day" (gratis controle en herstelling), een initiatief van het Gewest op het Sint-Jobsplein, en in 2020 aan "Be Bright, Use a Light", een initiatief van de GRACQ (met gewestelijke steun waardoor fietsverlichting kon worden gegeven aan de fietsers die er geen hadden). In de zomer 2020 werden fietsopleidingen voor ouders en kinderen, volwassenen en senioren gegeven (vijf namiddagworkshops). In augustus-oktober 2021 organiseerde de dienst Senioren acht fietsopleidingen voor senioren. De cel Preventie van de Gemeente werkte in 2020 en 2021 bovendien samen met het Projet de Cohésion Sociale Melkriek voor een workshop fietsmechanica en een uitje. In de zomer van 2020 en 2021 werden daarnaast fietstochten in het verkeer georganiseerd voor uiteenlopende doelgroepen (gezinnen, senioren, enzovoort). Ten slotte neemt de Gemeente ook deel aan het gewestelijke project "Cairgo Bike", met nieuwigheden die voorzien zijn voor mei 2022.
- In 2019, stands voor de sensibilisering in het kader van multimodaliteit tijdens: Homborch viert Feest, Fête des Possibles, Bike Repair Day, apéro-vélo van de GRACQ.
- De dienst Preventie werkt met de fietsbrigade van de politiezone samen rond fietsdiefstal (gezamenlijke operatie op 10 mei 2021), met andere thema's die al op tafel liggen.

Merk op dat er nog andere sensibiliseringsacties zijn, van het Gewest en opgepikt door de Gemeente, waaronder Zonder auto in de stad, Mobility Passport en Bike Experience.

en van de medewerkers van de Gemeente

De Gemeente werd uitgekozen voor het Bike Project 2021. Via dat initiatief, gesteund door Leefmilieu Brussel en gevolgd door de dienst Vervoer, konden medewerkers van de Gemeente een beroep doen op een Pro Veloördinator voor thematische tochtjes en theoretische opleidingen.

Tot slot: het dynamisme van de verschillende diensten (Preventie, Mobiliteit, Vervoer, Onderwijs en Senioren) en van de lokale verenigingen en middenstand (scholen, GRACQ, Pro Velo, vzw Le Pas, enzovoort) heeft geleid tot een aantal sensibiliseringsacties rond mobiliteit in Ukkel. Deze acties zijn echter **nog steeds voornamelijk gericht op scholen** en zouden gestructureerd kunnen worden (regelmatige en systematische initiatieven, enzovoort).



In de enquête en tijdens de participatieworkshop werd ook gewezen op noodzakelijke bijkomende sensibilisering:

- ⇒ **bij scholen:** waarbij nog vele Ukkelse ouders hun kinderen met de auto afzetten;
- ⇒ **rond respect voor de verschillende weggebruikers:** bijvoorbeeld, via "sensibiliseringscampagnes zodat automobilisten voorzichtiger zijn ten opzichte van fietsers", of algemener, "voor meer respect voor de andere gebruikers" waarbij men "de ene niet tegen de andere opzet";
- ⇒ **rond het verkeersreglement:** zodat iedereen, automobilisten, maar ook fietsers en stepgebruikers, het verkeersreglement naleeft;
- ⇒ **rond verkeersveiligheid:** met als voorbeeld de "verkoop tegen kostprijs van gele hesjes met tekst die aanstuurt op verkeersveiligheid (bv. signaal om bij het inhalen op 1 meter afstand te blijven van een fietser)";
- ⇒ **ter promotie van de verschillende vervoersmodi in Ukkel:** bv. "betere promotie van het spoor";
- ⇒ **waarbij alle socio-economische en fysieke profielen in aanmerking worden genomen:** bv. via "het organiseren van opleidingen over actieve vervoersmodi, aangepast aan de verschillende bevolkingstypes in Ukkel die onvoldoende fietsen (al dan niet met aangepaste fiets): ouderen, gehandicapten, vrouwen (cf. "Dames, fiets!"), personen van buitenlandse afkomst of met een kwetsbare achtergrond".

7.3.4 BESTAANDE DIENSTEN EN INFRASTRUCTUUR

Een waaier van diensten en infrastructuur om fietsers te ondersteunen

Voor de inwoners die thuis onvoldoende plaats hebben, bestaan er **38 gemeentelijke fietsboxen** voor een beveiligde langetermijnstalling van fietsen. Dat zijn met sleutel afgesloten boxen waar tot vijf fietsen kunnen worden gestald. In 2022 worden met gewestelijke steun 33 nieuwe boxen geplaatst in de Gemeente. Ze worden gemanaged door parking.brussels in het kader van CycloParking: <https://app.cycloparking.brussels/parkings>.



Figuur 75 - Fietsbox en -bogen - Bron: Traject

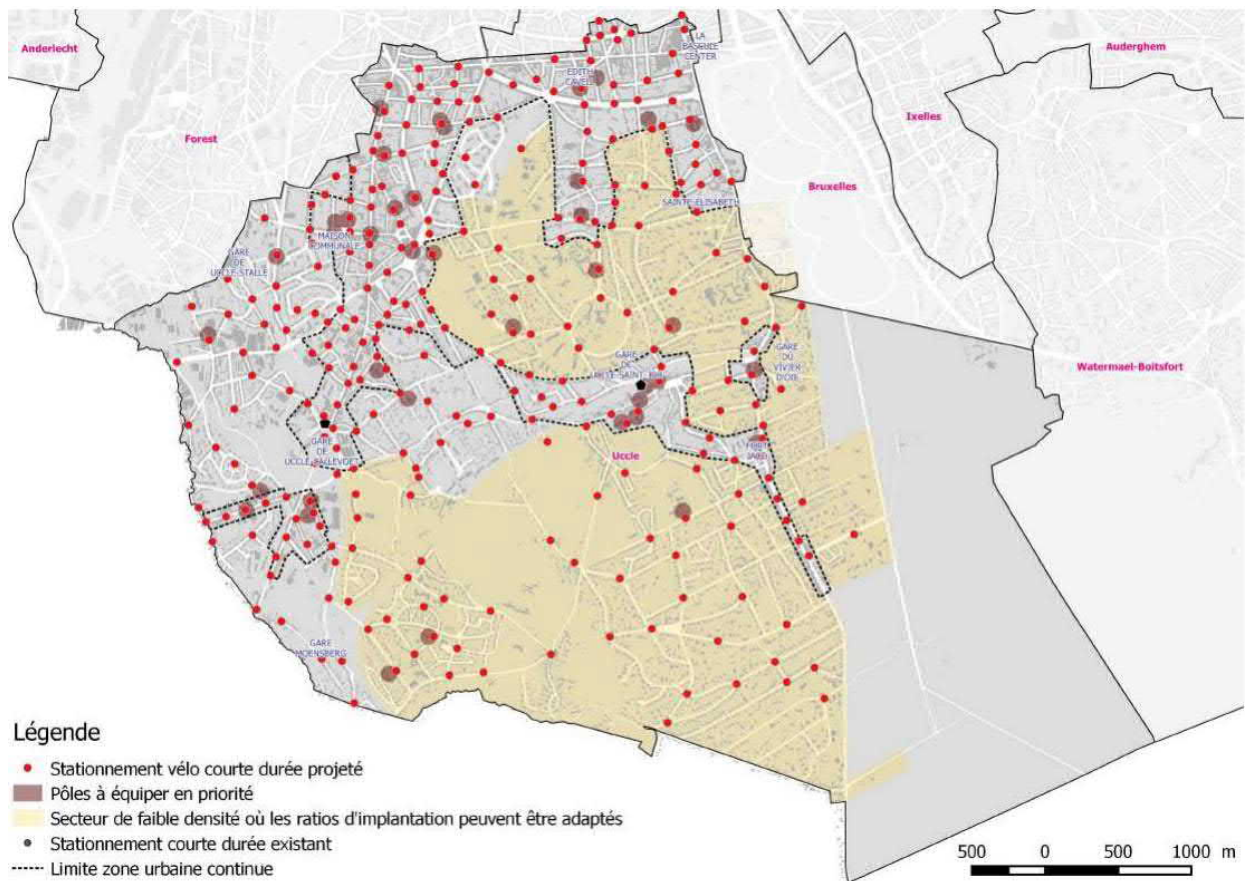
Voor de kortetermijnstalling telt Ukkel bijna 400 parkeerplekken uitgerust met fietsbogen (twee fietsen per boog), verspreid over bijna 200 plaatsen in de Gemeente (cf. infra Figuur 76). We zien ook meer fietsparkeerplaatsen in het noorden van de Gemeente (Vanderkindere, Churchill, Bascule en de buurt rond Brugmann en het gemeentehuis). Er zijn er veel minder in het zuiden, maar dat ligt aan het stedelijke weefsel en het feit dat daar minder polen zijn die verkeersstromen teweegbrengen.

Ter herinnering: het Gemeentelijk Parkeeractieplan (2016) had als doel om tegen 2020 het kortetermijnaanbod te verviervoudigen naar 1085 fietsbogen, goed voor 2170 parkeerplaatsen.



De enquête wijst uit dat 76% van de Ukkelse respondenten één of meerdere fietsen thuis kunnen stallen.

In het algemeen klonk in de enquête en tijdens de participatieworkshop de vraag naar **meer - ook beveiligde - fietsparkeerplaatsen op de openbare weg**: in de wijken voor de buurtbewoners, in de handelskernen (bv. Alsembergsesteenweg), in de buurt van stations en OV-hubs, voor openbare diensten, enzovoort.



Figuur 76 - Actieplan fietsenstallingen voor kortparkeren – Bron: GPAP 2016

De Gemeente richt sinds 2019 als bijkomende dienst voor fietsers een netwerk in van “reparatiestations”, met vrije toegang en opblaaspunten. Deze momenteel tien stations zien we bijvoorbeeld aan de Churchillrotonde, in Diesdelle, aan het kruispunt De Fré en Waterloo (zie foto hierna), op het Emile Dancoplein en op het kruispunt Vanderkinderen en Waterloo.



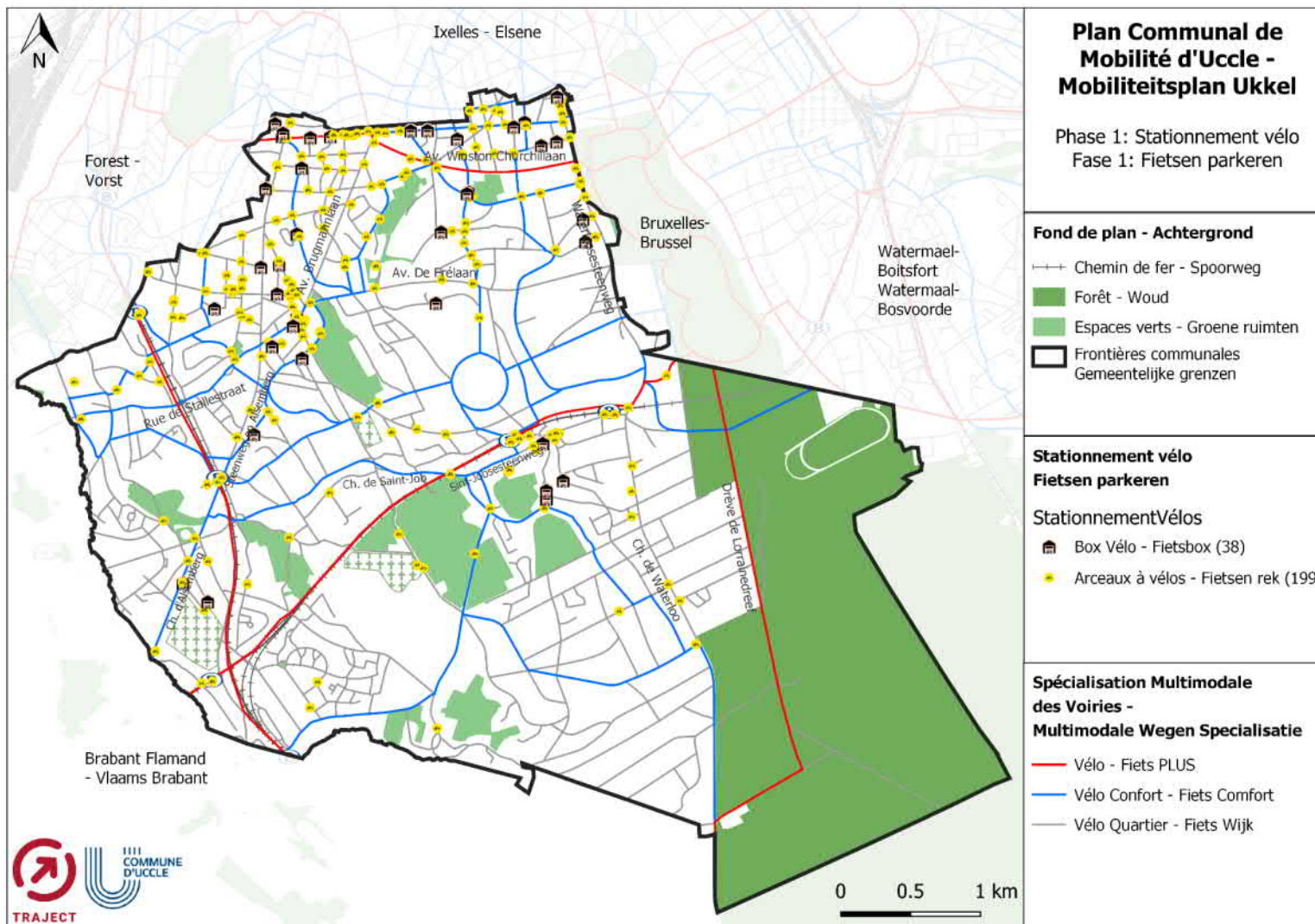
Figuur 77 - Reparatiestation De Frélaan - Bron: Traject

De dienst Sociale Actie van de Gemeente biedt daarnaast sinds 2020 een goedkope fietsverhuurdienst aan voor kinderen van acht tot twaalf jaar: de “Fietsbieb”. Deze dienst wordt gemanaged door de vzw Beweging, met een subsidie van de dienst Sociale Actie. De Fietsbieb is gevestigd in de Stroobantlaan 43 en is elke tweede zaterdag van de maand open.



Hierbij een aantal voorbeelden van bijkomende fietsdiensten die de respondenten van de enquête zouden willen zien in Ukkel:

- ⇒ gemeentelijke premie ook voor klassieke (niet-elektrische) fietsen, en uitbreiding van deze premie naar alle gezinsleden;
- ⇒ subsidie voor fietsuur;
- ⇒ verhuurdienst voor elektrische en bakfietsen, of fietsen die aangepast zijn aan senioren en personen met beperkte mobiliteit;
- ⇒ elektrische fietsen in self-service (zonder verplichte batterijuur zoals met Villo!);
- ⇒ gedeelde elektrische bakfietsen;
- ⇒ workshops fietsherstellingen;
- ⇒ systematische aanduiding van fietsparkings;
- ⇒ laadpalen voor elektrische fietsen.



Figuur 78 - Verdeling en typologie van de fietsparkeerplaatsen in Ukkel

Aanvullende diensten om het wagenpark te elektrificeren

Om de fiets te promoten en een van de doelstellingen te halen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, namelijk om het fietsgebruik te verviervoudigen tegen 2030, biedt de Gemeente bovendien **een premie aan voor de aankoop van een elektrische fiets, een elektrische aanpassingskit voor fietsen of een (elektrische) bakfiets**. De premie ligt vast op € 250. De afgelopen twee jaar is ze veelvuldig aangevraagd. Het aantal uitbetaalde premies is bijna verdrievoudigd. In 2021 werden 480 premies uitgereikt.

Bovenop deze premie om elektrische fietsen te ondersteunen, surft de Gemeente ook mee op de golf van de elektrische auto's door **laadpalen te installeren**. Momenteel kunnen meer dan tien laadpalen telkens twee auto's tegelijkertijd opladen. Het parkeren is gratis tijdens, maar niet meer na het laden. Die laadpalen maken deel uit van het netwerk charge.brussels dat momenteel wordt uitgebouwd in Brussel. In dat kader komen er in Ukkel nog een tiental extra laadpalen. Het project "ChargeClick" voorziet bovendien in 29 extra laadpalen in de loop van 2022.



De enquête toont aan dat **21%** van de Ukkelse respondenten thuis een elektrisch voertuig kunnen opladen, terwijl **39%** in een gezin woont met minstens één elektrische fiets.

Meerdere diensten voor gedeelde mobiliteit in de Gemeente, vooral in het noorden

De deelfietsen en deelauto's van Villo! en Cambio vinden we in de hele Gemeente terug. De dekking is goed in het noorden van de Gemeente, maar kan uitgebreider in het zuiden.

Ukkel telt zo (zie Figuur 79 hierna):

- 18 stations met deelfietsen (Villo!): voornamelijk in het noorden van de Gemeente (in het noorden van een vierhoek gevormd door onder andere de Alsebergsesteenweg en de De Frélaan), terwijl het zuiden ook verkeersstromen creëert/aantrekt (sportinfrastructuur, parken, groene ruimtes) en woonwijken kent die er ook baat bij zouden hebben, des te meer in combinatie met een e-Villo!-abonnement.



60% verklaarde te wonen op maximum 10 minuten van een deelfietsstation (16% wist het niet).

- 13 standplaatsen voor deelauto's (Cambio):

Het Cambio-aanbod werkt heel goed in Ukkel. Er is vraag naar. In 2019 heeft die vraag al geleid naar twee nieuwe standplaatsen (Cavell en De Fré). Ukkel is een van de gemeentes met een goede gemiddelde bezettingsgraad van de standplaatsen, die bijna verzadigd zijn (bv. Coghen).

Cambio voorziet daarom op korte termijn een uitbreiding van de standplaatsen (twee bijkomende voertuigen te Coghen, Danco en Marlow) en de opening van nieuwe standplaatsen (Houzeau en Kauwberg).

Dat aanbod van deelauto's wordt aangevuld met autodeeldiensten tussen burelen (Cozywheels) of particulieren (Getaround), wat echter nog vertrouwelijk is. Er wordt tegenover de Gemeente weinig gecommuniceerd over het bestaan van deze diensten (bv. website).



De enquête en de participatieworkshop vormden de ideale gelegenheid om opnieuw te wijzen op de noodzaak van **meer deelfietsen en -auto's**: *"te weinig fietsen in self-service in het zuiden van Ukkel (Homborch)", "geen Villo!-stations of Cambio-standplaatsen in de wijk Griottes", "bij elk spoorstation Villo!-stations aanleggen", "een Cambio-standplaats dicht bij mij", enzovoort.*

Op de vraag "Welke mobiliteitsdiensten zou u willen in Ukkel?" werd trouwens voorgesteld om eerst de bestaande diensten te optimaliseren in plaats van er nieuwe te creëren.

Opkomst van nieuwe diensten en free floating

Recentelijker landden nieuwe gedeelde-mobiliteitsdiensten in het Brussels Gewest en in Ukkel: fietsen (Billy Bike, Jump), scooters (Scooty, Felyx, Poppy), steps (Dott, Lime, Bird) en auto's (Poppy) die in *free floating* worden gedeeld (dwz: ze moeten niet teruggebracht worden naar een standplaats of zuil). De gebieden waar deze beschikbaar zijn (en waar de voertuigen teruggebracht kunnen worden) zijn beperkt tot bepaalde assen, vooral in het noorden van de Gemeente.



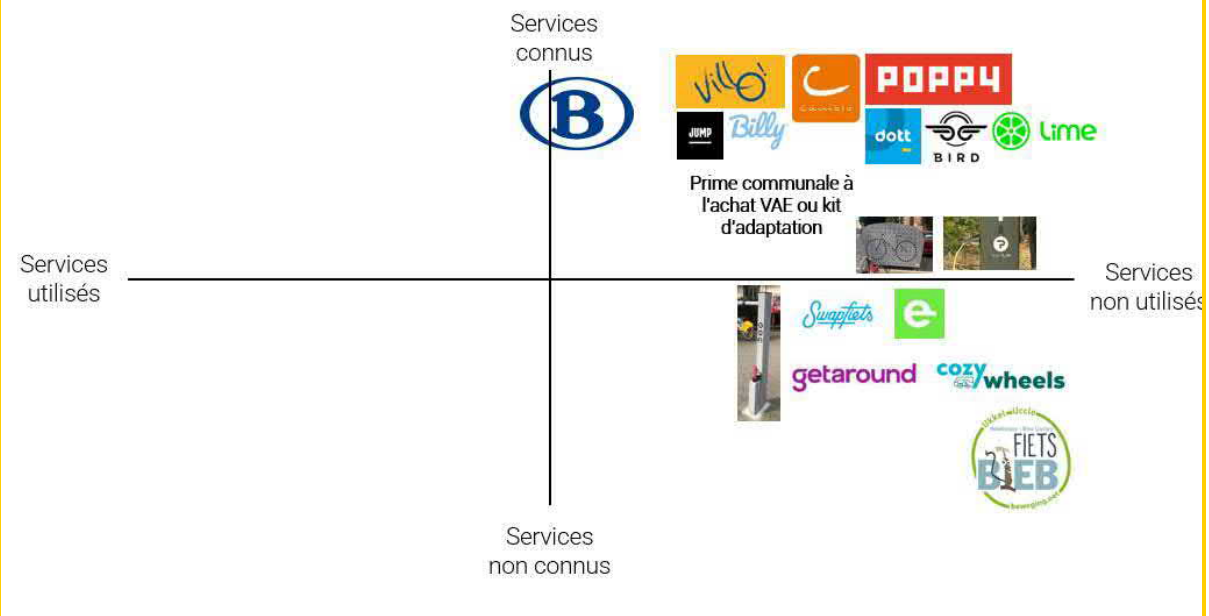
De opkomst van deze gedeelde diensten is een kans om het aanbod aan mobiliteitsdiensten in Ukkel open te trekken, maar er zijn ook uitdagingen, zoals de deelnemers aan de enquête en de participatieworkshop hebben vermeld: kennis (en naleving) van het verkeersreglement bij stepgebruikers, probleem van "wildparkeren" van de voertuigen (op de stoep), maar ook heraanleg van de wegen en herstelling van de gaten die gevaarlijk kunnen zijn voor fietsers en stepgebruikers.

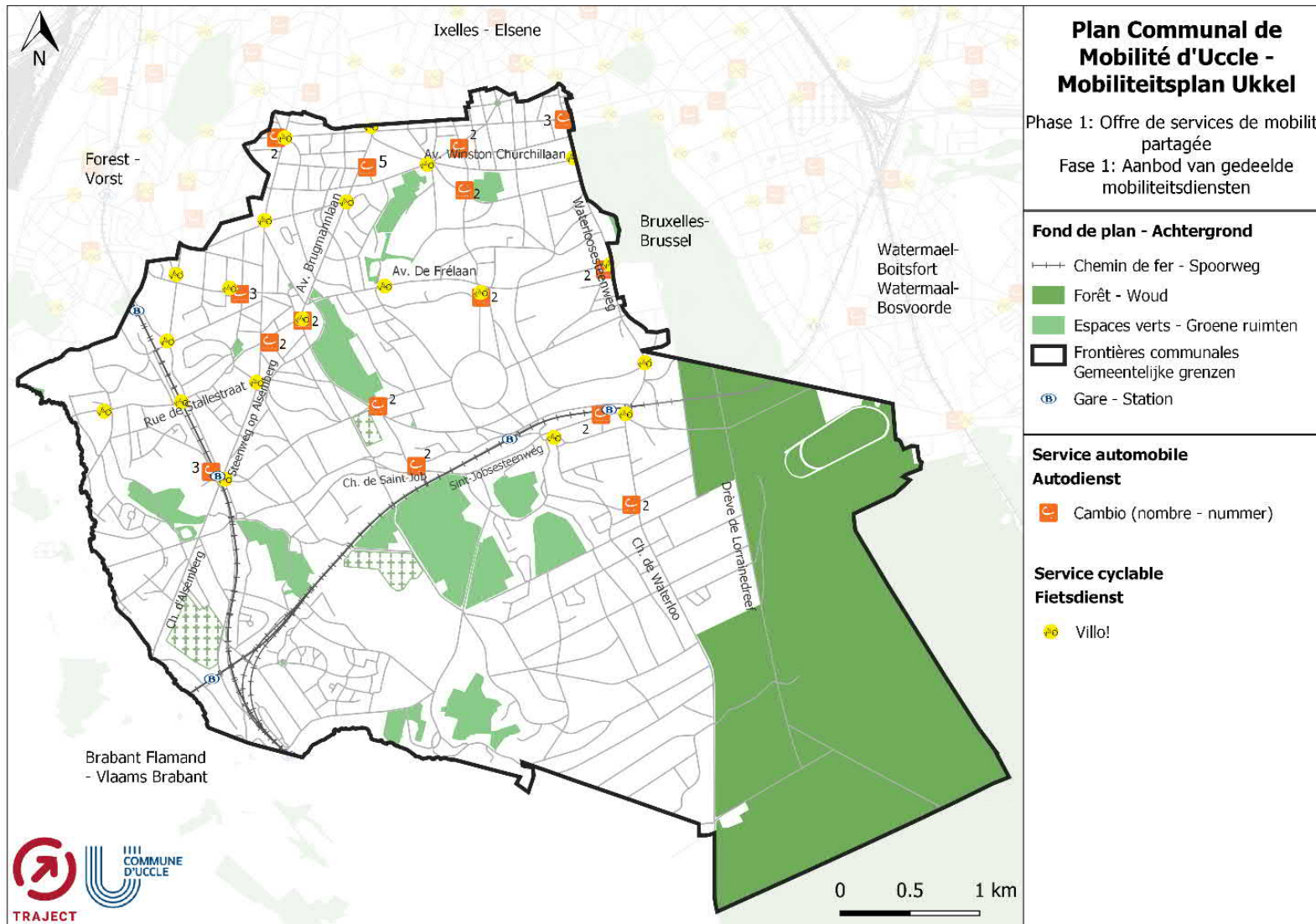
Kortom:



De enquête heeft aangetoond dat de meeste respondenten de in de Gemeente beschikbare diensten best wel goed kennen.

Daarentegen bleek dat ze deze diensten weinig of niet gebruiken. Dat is bijvoorbeeld het geval van Cambio: 82% van de respondenten kennen deze dienst, maar gebruiken hem niet. Idem voor Villo! met 78%. Merk ook op dat de inwoners van Ukkel bepaalde diensten niet goed kennen, bijvoorbeeld de autodeeldiensten Cozywheels en Getaround, de Fietsbieb, de reparatiestations voor fietsen en de fietsverhuring.





Figuur 79 - Ligging van de diensten voor gedeelde mobiliteit

7.4 DOELGROEPEN VOOR MULTIMODALE PROMOTIE

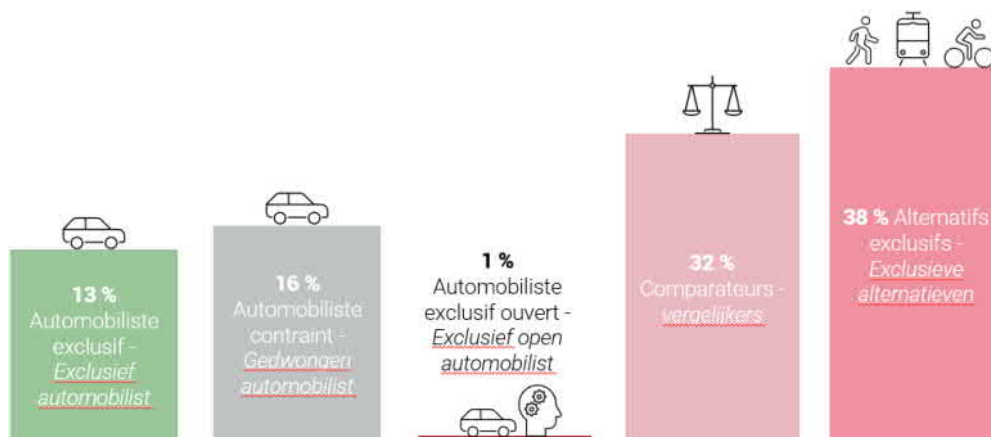
Verschillende doelgroepen om aan te spreken richting duurzamere mobiliteit

Het vorige hoofdstuk heeft aangetoond dat de sensibilisering op het vlak van multimodaliteit zich vooral richt op het schoolgaande publiek. Gezien de vele soorten socio-economische activiteiten in de Gemeente, zijn er ook vele andere doelgroepen die aangesproken moeten worden met het oog op een duurzamere mobiliteit. Zo bijvoorbeeld:

- **De inwoners**, afhankelijk van het demografisch en economisch profiel en hun woonplaats: actieven, senioren, gezinnen met kinderen, jongvolwassenen, enzovoort.
- Een speciale doelgroep wordt gevormd door **de nieuwkomers in de Gemeente**. We weten immers dat een verhuis de verplaatsingsgewoontes omver gooit en de ideale gelegenheid biedt om daar eens bij stil te staan.
- **De werknemers en bedrijven** van de Gemeente, inclusief het gemeentebestuur.
- **De klanten en handelaars**.
- **De bezoekers en mensen die zich tijdelijk in de Gemeente begeven** (sport, cultuur, bezoek aan kennissen, toeristen, enzovoort).



Aan de hand van de enquête, tussen 10 mei en 10 juni 2021 toegankelijk op uccl.monopinion, en waaraan 1014 mensen hebben deelgenomen, waarvan meer gemotoriseerde personen dan gemiddeld in Ukkel (cf. hoofdstuk 2.3), kunnen de inwoners in vijf profielen worden ingedeeld afhankelijk van de mate waarin ze willen veranderen, wat een bredere kennis oplevert van de doelgroepen:



Figuur 80 - Mate waarin de Ukkelse respondenten willen veranderen

- **De exclusieve automobilisten, 13% van de Ukkelse respondenten**, zijn personen die (bijna) uitsluitend de auto gebruiken om zich te verplaatsen en hun mobiliteitsgewoontes niet willen veranderen.
- **De gedwongen automobilisten, 16% van de respondenten**, zijn personen die (bijna) uitsluitend de auto gebruiken omdat ze zich daartoe genoodzaakt voelen (omdat ze er anders langer over zouden doen, of om privéredenen) en hun gewoonten niet willen aanpassen.
- **De exclusief open automobilisten, 1% van de respondenten**, zijn de personen die (bijna) uitsluitend de auto gebruiken om zich te verplaatsen, maar die dat gebruik willen beperken. Ofwel kennen ze de alternatieve mogelijkheden maar hebben ze ze nog niet uitgeprobeerd, ofwel hebben ze die mogelijkheden nog niet kunnen bekijken.
- **De vergelijkers, 32% van de respondenten**, zijn de personen die op voorhand op basis van hun traject beslissen welk vervoersmiddel hen het meeste opbrengt (kosten, tijd). Ze gebruiken de auto, maar als de situatie het toelaat, nemen ze andere vervoersmodi of gebruiken de auto evenveel als de andere vervoersmodi.

- **Ten slotte, de exclusieve alternatieven, 38% van de respondenten,** zijn de Ukkelse inwoners die nooit de auto gebruiken.

Met andere woorden: 16% van de respondenten (de gedwongen en exclusief open automobilisten) vormen een doelgroep die we moeten proberen te begrijpen en te benaderen om hen te sensibiliseren in verband met alternatieve vervoersmodi.

Voor de "gedwongen automobilisten" is het de bedoeling te begrijpen waarom ze zich verplicht voelen om voornamelijk de auto te gebruiken, vooral zij die oordelen dat ze anders langer onderweg zouden zijn. Bovendien moeten de andere interessante modi gepromoot worden afhankelijk van de behoeftes van de gebruikers. Wat betreft de "exclusief open automobilisten" is het de bedoeling deze te begeleiden zodat ze vervoersmodi ontdekken die aangepast zijn aan hun behoeftes.

Vandaar het belang van de "mobiliteitshuizen" die een individuele begeleiding aanbieden.

Bedrijfs- en schoolvervoerplannen, een te promoten instrument

De leerlingen, hun ouders en de werknemers van de Gemeente vormen twee grote doelgroepen die gesensibiliseerd moeten worden op het vlak van multimodaliteit. De Bedrijfsvervoerplannen (BVP) en Schoolvervoerplannen (SVP) zijn belangrijke instrumenten die vaker ingezet moeten worden.

- In overeenstemming met de huidige wetgeving moeten bedrijven met meer dan honderd werknemers elke drie jaar een Bedrijfsvervoerplan (BVP) opstellen. Dat is het geval van het Ukkelse gemeentebestuur. De Gemeente heeft hier zeer weinig vat op, maar kan de goede praktijken van haar bedrijven voor het voetlicht plaatsen en luisteren naar de behoeftes die daarbij naar boven komen. Daarnaast is het belangrijk om het goede voorbeeld te tonen en breed te communiceren over de uitrol van haar eigen vervoerplan.
- Slechts 25 van de 50 Ukkelse scholen hebben een Schoolvervoerplan. Dat biedt dus ruimte voor verbetering. Elke school zou over zo'n plan moeten beschikken en dat regelmatig bijwerken (hoewel dat niet verplicht is).

SAMENVATTING

- Een goede multimodale toegankelijkheid van de Gemeente, met veel ruimte voor verbetering op het vlak van verplaatsingen te voet en met de fiets.
- Een spooraanbod in de rand dat vrij goed bekend, maar niet veel gebruikt wordt.
- De Ukkelse inwoners ontvangen via verschillende kanalen mobiliteitsinfo (gemeenteblad, Facebookpagina, enzovoort), maar de communicatie kan omstandiger, actueler en zichtbaarder.
- Verschillende evenementen en initiatieven worden op het getouw gezet om te wijzen op de mobiliteitsuitdagingen, maar deze zijn vooralsnog vooral gericht op de schoolgaande jeugd.
- Ukkel telt vele mobiliteitsdiensten die de inwoners/gebruikers vrij goed kennen, maar relatief weinig gebruiken.
- Doelgroepen die een extra inspanning vragen: werknemers, nieuwe inwoners, senioren, enzovoort.
- Veel ruimte voor verbetering van de begeleiding van scholen naar een duurzamere mobiliteit (slechts 25 op de 50 Ukkelse scholen heeft een Schoolvervoerplan opgesteld).
- Sommige gebruikers zijn al vertrouwd met multimodale verplaatsingen, maar de automobilisten moeten gericht worden gesensibiliseerd.

7.5 ORGANISATIE VAN LEVERINGEN

De polen die de meeste leveringen genereren en concentreren op het Ukkelse grondgebied zijn de handelskernen (zie kaart hieronder). De gemeente telt op dit ogenblik 78 parkeerplaatsen in gereguleerde zones die voorbehouden zijn aan leveranciers (zijnde bijna 1120 lineaire meter aan parkeerruimte).

Merk echter op dat de kernen rond De Fré en Dieweg geen parkeerplaatsen hebben voor buurtleveringen.

Het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) van 2016 wees op:

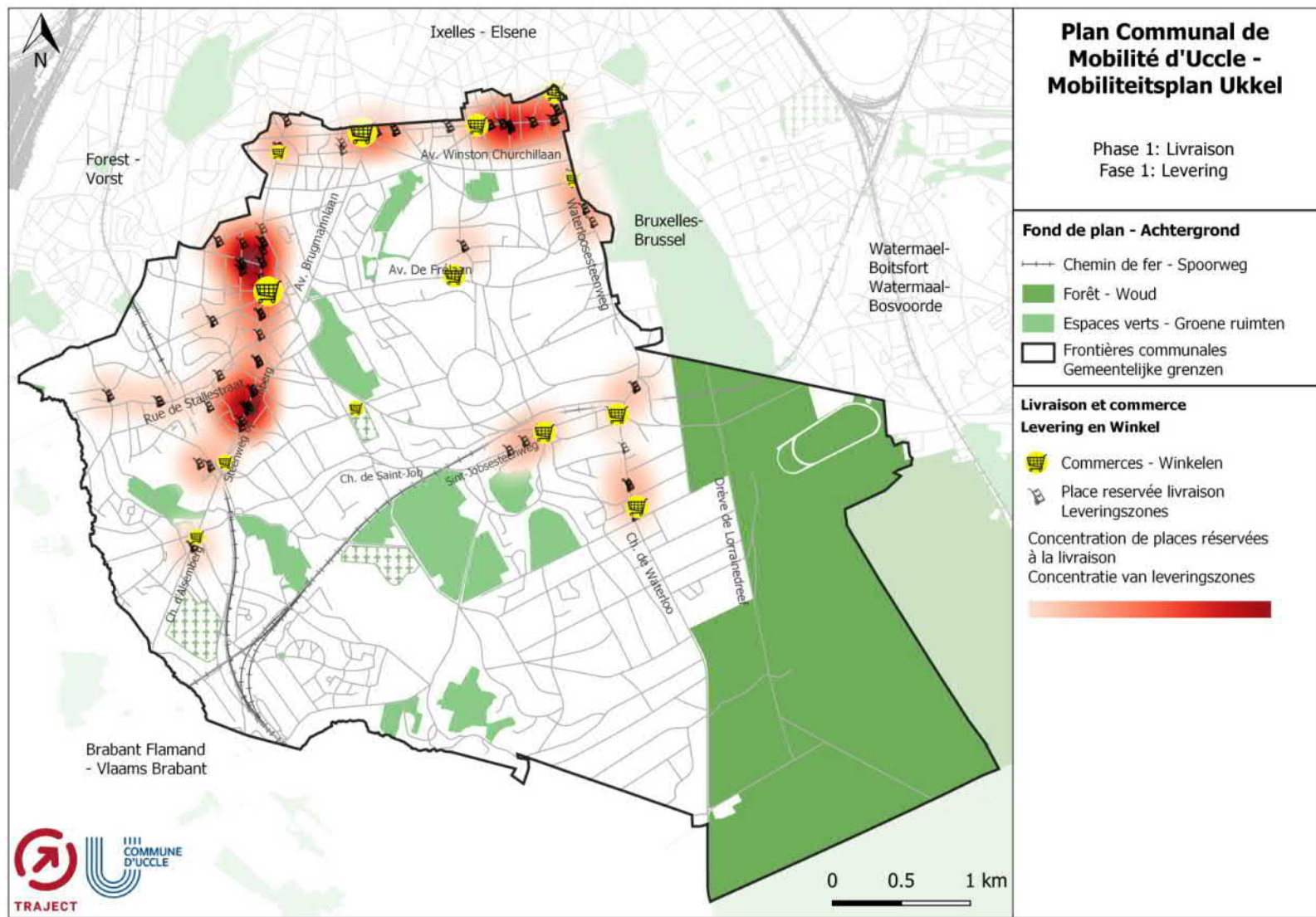
- punctuele problemen met leveringen in bepaalde handelskernen (Alsebergsesteenweg en Waterloosesteenweg, en rond de Vanderkinderestraat);
- zeer uiteenlopende leveringsuren: elke leveringsplaats wil natuurlijk beantwoorden aan de specifieke behoeften van de handelszaken of bedrijven, maar dat leidt in het algemeen tot onbegrip en een schending van deze plaatsen door de gebruikers;
- de noodzaak om nieuwe leveringsplaatsen aan te leggen (Ukkel-centrum, Fort-Jaco, Sint-Jobsplein, station Calevoet, Cavell-De Fré, Waterloosesteenweg en Vanderkindere).



De problematiek van de leveringen kwam echter niet spontaan naar boven in de enquête of tijdens de participatieworkshop.

In overeenstemming met de richtlijnen van het GPAP, zijn de leveringsplaatsen sinds oktober 2019 gedepenaliseerd en worden ze gecontroleerd door de Gemeente, waardoor ze correcter worden gebruikt door de retributies in geval van overtreding (forfait van € 100 per parkeerperiode).

In de volgende fases van het GMP (met name in de actiefase), zal men moeten waken over de goede uitrol van het GPAP voor de leveringen, rekening houdend met de vereisten van de stadslogistiek in de wijken: leveringsplaatsen, pakjesbrievenbussen, multimodale toegankelijkheid van de handelskernen, plaats van de bakfietsen, enzovoort.



Figuur 81 - Ligging van de voor levering voorbehouden plaatsen in Ukkel

8 KRACHTLIJN 4: PARKEERSTRATEGIE

8.1 VOORWOORD

De Gemeente werkte in 2016 een Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) af.

Dit hoofdstuk heeft tot doel:

- de voornaamste vaststellingen uit het GPAP op te lijsten en na te gaan of deze maatregelen zijn gevolgd;
- de gegevens bij te werken zodat de balans kan worden opgemaakt van de huidige parkeervraag en het huidige parkeeraanbod in Ukkel, zowel op als buiten de openbare weg;
- de voornaamste huidige parkeeruitdagingen in kaart te brengen, rekening houdend met de ambities en de visie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan en de vaststellingen tijdens de opmaak van dit mobiliteitsplan (krachtlijnen 1 en 2).

Voor de bijgewerkte gegevens steunen we op de verschillende metingen van het gewestelijke parkeeragentschap parking.brussels in 2019 en 2020 op alle openbare wegen van het Brussels Gewest.³⁰ Het parkeeraanbod werd gemeten tussen februari en juli 2020 en de vraag tussen februari en juni 2019. Deze gegevens worden hierna gebruikt.

8.2 PARKEERAANBOD OP DE OPENBARE WEG

Volgens de gegevens van parking.brussels (2019), **telt Ukkel 26 859 parkeerplaatsen op de openbare weg** (met inbegrip van plaatsen voor garages en opritten).

Tijdens de opmaak van het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) van 2016 lag dat cijfer nog op 29 455, maar dat betekent niet dat er nu minder parkeerplaatsen op de openbare weg zijn in Ukkel.

Sinds de vorige campagne (2014) heeft parking.brussels inderdaad zijn methode aangepast om correctere cijfers te verkrijgen. Daarnaast kampt elk onderzoek van die omvang met een foutenmarge en onvoorziene omstandigheden die voor interpretatie vatbaar zijn. Zo zijn er vele wegen met paaltjes op de stoep, waardoor je er wettelijk gezien in theorie niet mag parkeren, maar in werkelijkheid worden deze plaatsen wel gebruikt als parkeerplaats (bv. als de breedte van de weg het toelaat of als de paaltjes niet regelmatig zijn aangebracht). De vraag rees bijgevolg tijdens beide campagnes of deze plaatsen meegeteld moesten worden. Het antwoord verschilde soms van campagne tot campagne.

Met deze nuance in het achterhoofd, lijkt het niettemin waarschijnlijk dat er nu minder parkeerplaatsen zijn in Ukkel.

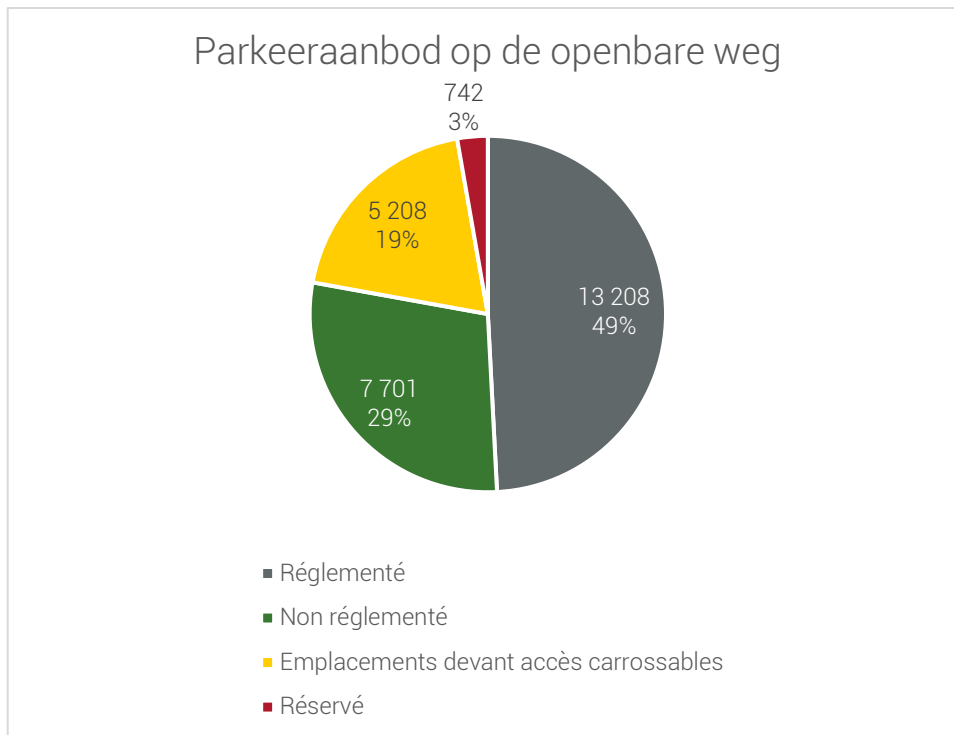
Het is interessant om die **26 859 parkeerplaatsen op de openbare weg** te vergelijken met het parkeeraanbod, dat als volgt in kaart kan worden gebracht:

- Op basis van het aantal voertuigen dat de Ukkelse gezinnen bezitten: 32 724 voertuigen in 2019 (cf. hoofdstuk hiervoor). De inbandige parkings, privégarages en bouwvrije stroken compenseren wellicht het verschil (de Gemeente telt verhoudingsgewijs meer halfopen en open bebouwing: 14% tegenover 5% in het Gewest)³¹, toch zeker in bepaalde echte woonwijken.
- Of op basis van de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op de openbare weg, door parking.brussels geschat op 60% ('s nachts, tussen 5 en 7 uur, en overdag, tussen 10 en 12 uur).

Deze parkeerplaatsen op de openbare weg kunnen we indelen in vier grote groepen: gereguleerde plaatsen (dus: betalend en/of met beperkte duur), niet-gereguleerde plaatsen, plaatsen voor een oprit en voorbehouden plaatsen (bv. voor personen met beperkte mobiliteit, leveringen).

³⁰ Deze gegevens zijn beschikbaar via de mapviewer <https://data.parking.brussels/mapviewer/> en kunnen gedownload worden op het gewestelijke opendataportaal datastore.brussels.

³¹ Bron: BISA 2016.



Figuur 82 - Verdeling van het parkeeraanbod op de openbare weg - Bron: parking.brussels (2020)

In 2020 waren de 26 859 parkeerplaatsen op de Ukkelse openbare weg als volgt verdeeld:

- 49% van de plaatsen (13 208) waren gereguleerd;
- 29% van de plaatsen (7 701) waren vrije parkeerplaatsen;
- 19% van de plaatsen (5 208) lagen voor een inrit;
- 3% van de plaatsen (742) waren voorbehouden plaatsen.

Als we de parkeerplaatsen voor een inrit buiten beschouwing laten, tellen we dus 21 651 plaatsen op de openbare weg, waarvan 35% vrij is (niet gereguleerd, niet voorbehouden).

De niet-gereguleerde parkeerplaatsen liggen voornamelijk in het zuiden van de Gemeente, in de woonwijken met lagere parkeerdruk. Deze wegen worden op de kaart hieronder in het grijs weergegeven (cf. Figuur 84 - Huidige situatie van gereguleerd parkeren in Ukkel).

Sinds het GPAP van 2016 is het aantal "vrije" plaatsen dus sterk ingeperkt: van ongeveer 18 000 in 2014 tot ongeveer 7 700 vandaag. Deze inperking ten bate van blauwe en groene zones was een van de richtlijnen van het GPAP. Het was inderdaad de bedoeling om een verschuiving van de parkeerdruk vanuit de omliggende gemeentes te vermijden (met name in het noorden en het oosten) of vanaf de paar reeds gereguleerde zones (bv. blauwe zones langs de Waterloo-sesteenweg).

De Gemeente voerde de richtlijnen van het GPAP uit in september 2016 (eerste fase) en november 2017 (tweede fase). Eind 2018 kwamen er bijsturingen op de tweede fase. In oktober 2019 werd de buurt rond Fort-Jaco rode zone (maximum 2 uur parkeren, geen uitzonderingen, ook niet met bewonerskaarten) om het gebied als handelskern aantrekkelijk te maken.

De (5208) parkeerplaatsen voor een oprit liggen voor een privégarage/-parking. Wettelijk gezien mag niet iedereen hier parkeren, maar wel enkel de voertuigen waarvan de nummerplaat is weergegeven op de poort van de garage/parking. Aangezien 41% van deze inritten in niet-gereguleerd gebied ligt, is het dus waarschijnlijk dat de spelregels er worden nageleefd zonder dat de nummerplaat weergegeven is (ingang tot garages voor tuinen, dreven, enzovoort). Daarentegen ligt 59% van de inritten in blauwe, groene of rode zone, waar er dus een grotere parkeerdruk is.

Ten slotte stellen de 742 voorbehouden plaatsen een beperkt deel van het parkeeraanbod op de openbare weg voor (< 5%), wat vergelijkbaar is met andere Brusselse gemeentes. Bij de opmaak van het GPAP telde Ukkel alles bij elkaar genomen 687 voorbehouden plaatsen (PBM's, leveringen, bussen, CD en CC, deelauto's, enzovoort).

Ten slotte dient te worden opgemerkt dat de inventaris van parking.brussels ook rekening houdt met de "wettelijkheid" van het parkeeraanbod in het licht van artikel 24 van het Verkeersreglement, dat stelt: *"Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten 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 ».*

In Ukkel werden tijdens de metingen van parking.brussels in 2020 echter de volgende vaststellingen gemaakt:

- 246 parkeerplaatsen liggen op minder dan 5 meter van een oversteekplaats;
- 57 plaatsen liggen op minder dan 20 meter van een verkeerslicht.

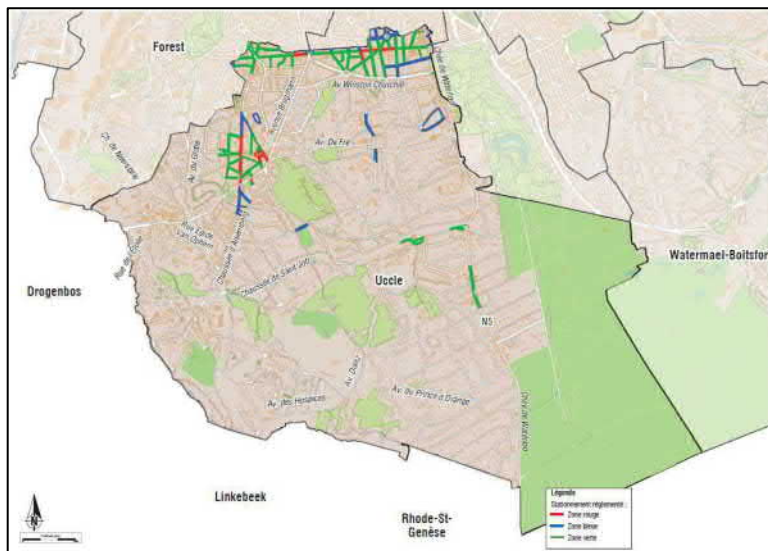
8.2.1 GERELEMENTEERD PARKEREN

Ter herinnering: er bestaan op dit moment dus drie soorten van gereguleerde zones in Ukkel³²:

- Blauwe zone: weinig verkeer (woonwijk, rand van aantrekkingspolen, enzovoort). Parkeren is er gratis, maar beperkt tot 2 uur. Een parkeerschijf is nodig van maandag tot en met zaterdag van 9 tot 18 uur. De houders van een geldige vrijstellingskaart kunnen onbeperkt in hun zone parkeren.
- Groene zone: belet niet dat buurtbewoners er parkeren, want met een vrijstellingskaart kunnen ze er gratis parkeren. Bovendien kan je er in tegenstelling tot de blauwe en rode zones langparkeren (zonder tijdsbeperking). Groene zones vinden we voornamelijk in de multifunctionele buurten. Parkeren is er betalend van maandag tot en met zaterdag van 9 tot 18 uur, zonder tijdsbeperking.
- Rode zone: deze zone valt samen met de handelskernen (en sommige multifunctionele buurten), waar er in de loop van de dag zeer veel vraag is naar kortparkeren. Parkeren is er betalend en beperkt tot maximum 2 uur. Hier gelden geen vrijstellingskaarten.

Sinds september 2014 is het eerste kwartier gratis.

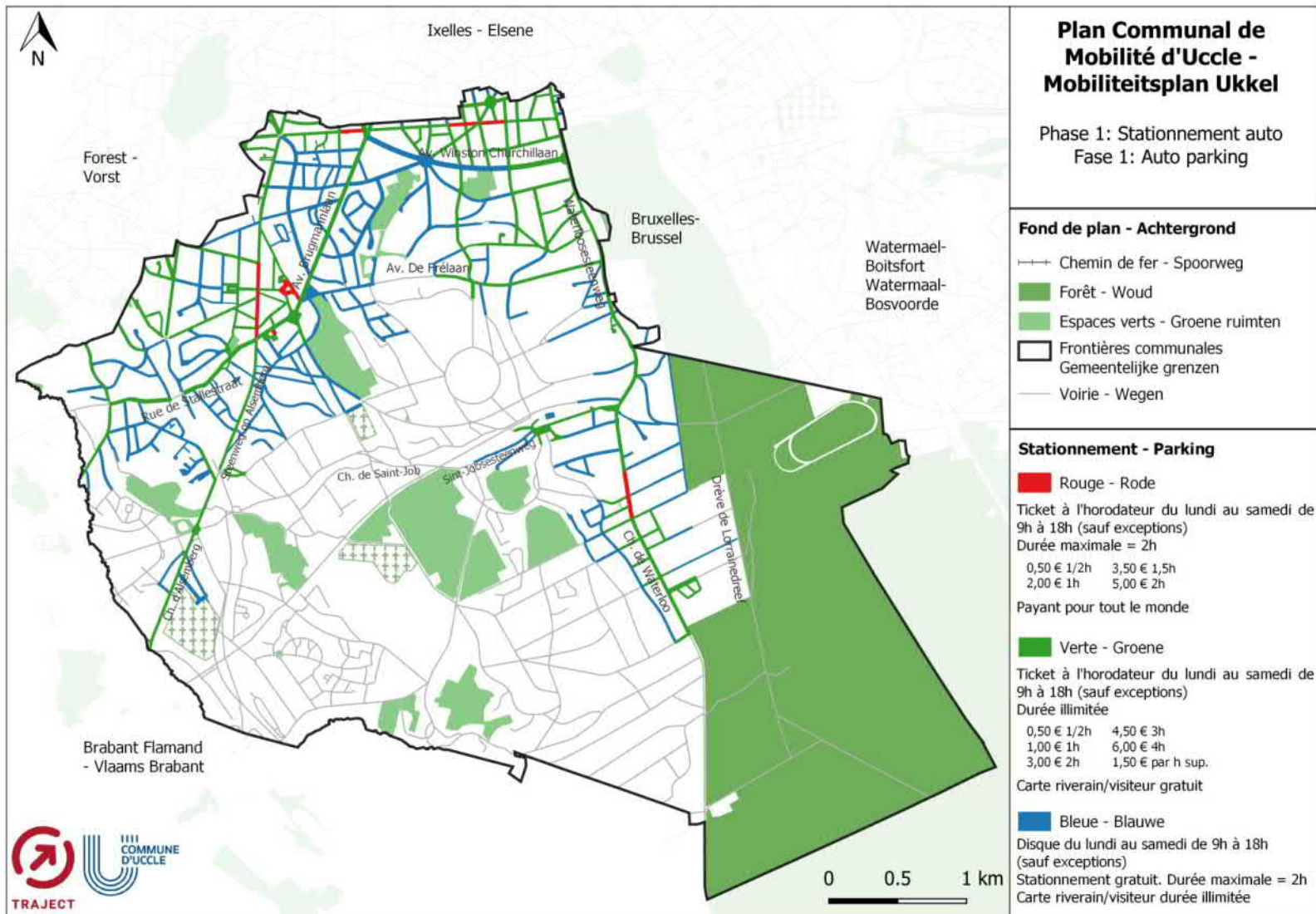
De kaart hieronder toont de historiek van de gereguleerde zones: de situatie in 2014 met 3300 gereguleerde plekken in de Gemeente, waarvan 655 in blauwe zone, 2239 in groene zone en 419 in rode zone:



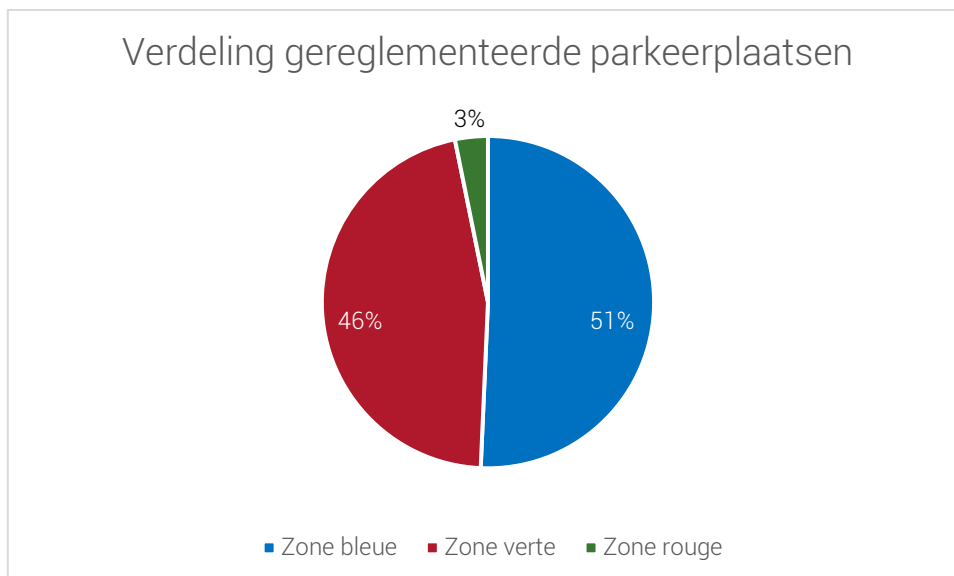
Figuur 83 - Gereguleerde zones in Ukkel in 2014 - Bron: GPAP 2016

Momenteel (2019-2020) tellen we 13 208 gereguleerde plaatsen. Ze zijn verdeeld als volgt: 51% in blauwe zone (6687 plaatsen), 46% in groene zone (6077 plaatsen) en 3% in rode zone (421 plaatsen).

³² Bron: retributieverordening op het parkeren van motorvoertuigen in een openbare ruimte (2018).



Figuur 84 - Huidige situatie van gereguleerd parkeren in Ukkel – Bron: parking.brussels



Figuur 85 - Huidige verdeling gereguleerde parkeerplaatsen in Ukkel - Bron: parking.brussels

Sinds de opmaak van het GPAP ontvangt de dienst Mobiliteit en Parking van de Gemeente regelmatig het verzoek van buurtbewoners om de regelgeving aan te passen (aanmaak en/of afschaffing blauwe zones).

Ongeacht de regelgeving, merken we inderdaad altijd een verschuiving van de parkeerdruk naar de rand van de gereguleerde gebieden, als de reglementering te beperkend is (beperking in tijd of betalend parkeren). Soms wordt de verschuiving veroorzaakt door het parkeerbeleid van een naburige gemeente. In dat opzicht dient te worden opgemerkt dat heel Drogenbos (ongeveer 1900 plaatsen) blauwe zone is geworden (met beperking tot 3 uur) op 3 mei 2021. Dat lijkt een impact te hebben op bepaalde straten, zoals de Linkebeekstraat en de Driekoningenstraat. Een bijsturing zal misschien nodig zijn.

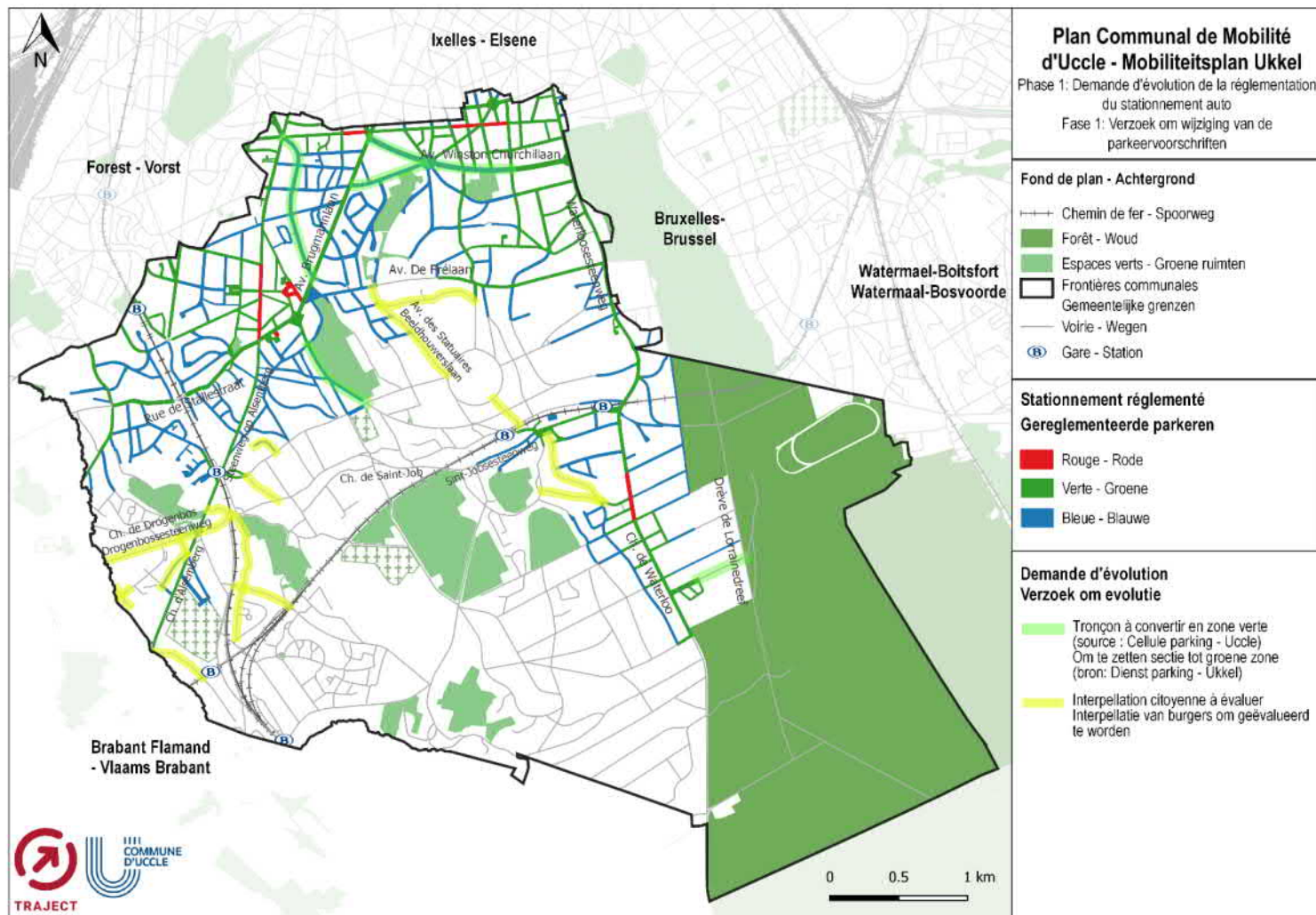


De uitbreiding van de blauwe zone naar meer residentiële straten is een maatregel die nog leidt tot onbegrip en kritiek, zo bleek uit de enquête. Net zoals in andere Brusselse gemeentes, is het parkeren in Ukkel een problematiek die verdeelt. Merk ook op dat de standpunten ver uiteen liggen. Sommigen willen *“meer parkeeraanbod op de openbare weg, of dat het bestaande aanbod niet wordt ingeperkt”*, anderen vinden dat er *“onvoldoende parkeerplaatsen zijn voor auto’s”* of nog anderen dat er *“te veel geparkeerd wordt”* in Ukkel.

Door de gebrekkige rotatie (ook gelinkt aan de moeilijkheid om voldoende en dus afdoend te controleren), de noodzakelijke toegang tot infrastructuur en diensten, en de huidige dynamieken (nieuwbouw, enzovoort), moet nagegaan worden of bepaalde blauwe en groene zones niet aangepast moeten worden. **Dat zal gebeuren in de latere fases van het GMP. De oefening zal zich vooral concentreren op de uitdagende gebieden (prioritaire mazen, rand van multimodale polen en “grijze” gebieden van de multimodale wegenspecialisatie).**

De kaart hieronder geeft een overzicht weer van de huidige verzoeken tot aanpassing van de reglementering:

- intern: op basis van het werk en de analyse van de dienst Parking van de Gemeente, die de verschuiving van de parkeerdruk tussen de zones en de rotatie volgt, en onlogische zones in kaart brengt, op basis van de ervaringen en feedback van de parkeerwachters;
- extern: op basis van de vragen en verzoeken van burgers aan de Gemeente, sinds de tweede fase van het GPAP.



Figuur 86 - Verzoeken tot aanpassing van het parkeerreglement, te bekijken tijdens de latere fases van het GMP

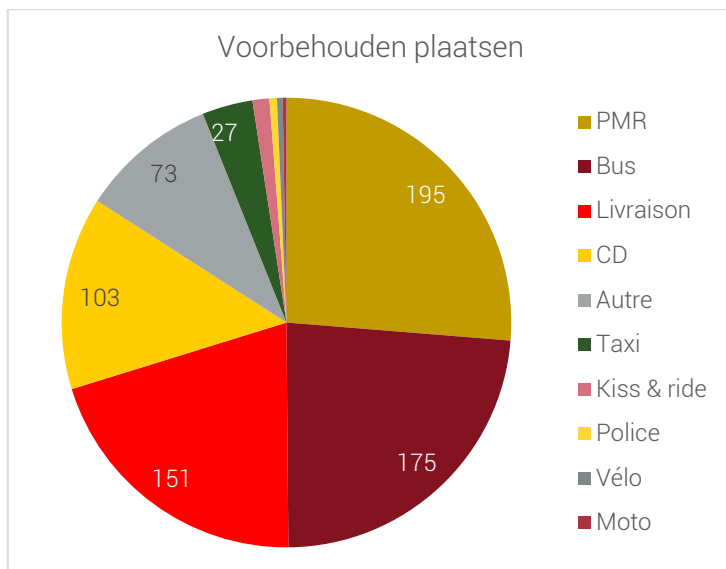
8.2.2 VOORBEHOUDEN PARKEERPLAATSEN

In het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan verbinden de gemeentes zich tot een minimum aantal voorbehouden parkeerplaatsen, in overeenstemming met de in 2004 gemeten capaciteit, zijnde 536 plaatsen voor Ukkel.

Het aantal voorbehouden plaatsen steeg nadien van 687 (in 2014) naar 742 vandaag (2019). Deze stijging is ingegeven door nieuwe behoeften:

- voorbehouden zones voor leveringen, met het oog op een vlottere stedelijke logistiek;
- opkomst van het autodelen;
- plaatsen voorbehouden voor het opladen van elektrische voertuigen (binnenkort zouden er trouwens een tiental plaatsen bij moeten komen);
- plaatsen voorbehouden voor autobussen.

Van deze 742 plaatsen zijn er momenteel 26% voorbehouden aan personen met beperkte mobiliteit, 24% aan bussen en 20% aan leveringen. Deze drie categorieën vormen samen dus 70% van de voorbehouden plaatsen. De rest is verdeeld over: corps diplomatique en corps consulaire (CD en CC) - 14%, taxi's - 4% en kiss&ride - 1,2%. Ten slotte zijn er ook plaatsen voorbehouden voor de politie, fietsers en bromfietzers, samen goed voor minder dan 1,5% van het totaal.



Figuur 87 - Verdeling van de voorbehouden plaatsen in Ukkel

De evaluatie van de uitvoering van de richtlijnen van het actieplan van het GPAP inzake gereguleerde plaatsen, leidt tot de volgende conclusies:

- Hoewel er in de wijken meer plaatsen voorbehouden zijn voor personen met beperkte mobiliteit, volstaat het nog niet aan de stations (Calevoet, Sint-Job en Stalle), in de handelskern van Fort-Jaco en aan het kerkhof van Sint-Gillis (Stillelaan).
- De doelstellingen qua aantal nieuwe leveringsplaatsen in de handelskernen zijn gehaald, behalve op een aantal plaatsen (bv. Fort-Jaco) - zie ook het vorige hoofdstuk.
- Nog een kleine inspanning voor het autodelen: vandaag worden 34 plaatsen voorbehouden voor deelwagens. Rekening houdend met de komende openingen/uitbreidingen, lijkt de GPAP-doelstelling van 37 plaatsen tegen 2020 bereikt. Gezien de huidige trends (bv. gewijzigde situatie jongeren bij het halen van een rijbewijs) en de doelstelling om meer in te zetten op de *modal shift*, moet het autodelen verder worden ontwikkeld (zie ook krachtlijn 3).
- Geen taxistandplaats met twee plaatsen bij het station Calevoet.

- Geen parkeerzone voor vrachtwagens, hoewel meerdere mogelijke liggingen in kaart zijn gebracht: de Stallestraat in Ukkel en de Steenweg op Ruisbroek, de Neerstallesteenweg of de Paul Gilsonlaan, afhankelijk van het akkoord met Vorst en Drogenbos.
- Nood aan nog meer voor schoolbussen en autobussen voorbehouden zones, of kiss&ridezones in de buurt van scholen.
- Ten slotte, sterker inzetten op exclusieve parkeergelegenheid voor fietsers en gemotoriseerde tweewielers (cf. krachtlijn 3).

8.2.3 PARKEERTERREINEN OP OPENBARE WEG

Ukkel telt ook parkeerterreinen in het verlengde van de parkeerplaatsen langs de openbare weg. Ze worden gereguleerd en door de parkeerwachters van de dienst Parking gecontroleerd zoals het aanbod op de openbare weg:

- Parking "Sequoia" (Sint-Jobsesteenweg ter hoogte van de Wansijnstraat, voor de halte van bussen 37 en 60): 52 plaatsen voor auto's, 2 voorbehouden voor PBM's, 1 voor motorrijders en 1 voor bus.
- Parking Sint-Job (Sint-Jobsesteenweg 765, achter het plein): 49 plaatsen in blauwe zone.
- Homère Goossensplein, bij het Sint-Pietersvoorplein, met een kleine vijftiental plaatsen in rode zone.
- Vander Elstplein, bijna honderd parkeerplaatsen in groene zone.
- Sint-Jobsplein: terrein met 104 plaatsen³³: merk voor deze parking op dat de stedenbouwkundige vergunning van 1996 het parkeren er verbiedt, terwijl er een studie wordt uitgevoerd naar de heraanleg van het plein, wat het aanbod ongetwijfeld zal wijzigen.
- Diesdelle: 30 plaatsen in groene zone, ter hoogte van het kruispunt met de Prins de Lignelaan en de Waterlooseseenweg.
- Parking net naast het station Diesdelle, Zijlaan, met een vijftiental plaatsen.

8.2.4 CONTROLE OP PARKEREN

Een doeltreffend parkeerbeleid vraagt aangepaste controles. De Gemeente wil het proces onafgebroken aanpassen en verbeteren, zoals gevraagd door actie 6 van het GPAP: "aanpassing van de resources inzake parkeercontrole".

Dit zijn de grote stappen die de Gemeente al heeft ondernomen sinds de goedkeuring van het GPAP:

- september 2019: samenstelling van controleteams met springroosters (7.00 tot 18.30 uur);
- oktober 2019: depenalisering en controle van de leveringsplaatsen;
- mei 2020: samenstelling en oprichting van specifieke patrouilles voor de controle van zones die beleverd worden met elektrische scooters;
- 1 juli 2021: installatie en lancering controle met slimme ANPR-camera's via de aankoop van een elektrische "scancar", voor een betere controle van de parkeerzones, vooral de blauwe zones (detectie van langparkeerders door nummerplaatherkenning).



Zoals het GPAP stelde: *"Om te worden nageleefd moet een regel zichtbaar en leesbaar zijn en moet men hem goed begrijpen."* Uit de opmerkingen in de enquête blijkt dat **meer communicatie en uitleg nodig is over het gemeentelijke parkeerbeleid** (zie vorige krachtlijn).

Aangezien de scancar pas onlangs de controles heeft gestart, hebben we nog onvoldoende afstand om de doeltreffendheid ervan te meten. Normaliter worden de eerste conclusies pas na één jaar getrokken. De scancar zal aantonen hoe hoog de rotatiegraad is in de zones met grote parkeerdruk: een hoge rotatiegraad wijst op een doeltreffend controlebeleid. De eerste informele feedback van de beambten die verantwoordelijk zijn voor de scancar wijst er echter op dat de parkeerdruk in meerdere

³³ Bron: diagnose van het bureau Brat (onderaannemer van Arter) in het kader van de bestelde studie voor het Sint-Jobsplein.

buurten gedaald is. Sinds de ingebruikname van de scancar ontving de dienst Parking trouwens bijna 10% meer aanvragen voor vrijstellingskaarten (bewonerskaarten, beroepskaarten). Deze regularisering toont de doeltreffendheid aan van de dematerialisering van de controle op de blauwe zones.

8.3 PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG

8.3.1 P+R STALLE

In Ukkel ligt een van de zeven transitparkings van het Gewest, namelijk de P+R Stalle, in de buurt van de eindhalte van tram 4. Deze parking biedt momenteel plaats aan 380 auto's (10 beveiligde plaatsen voor fietsen en 6 voor fietsen in self-service). Op dit moment is de parking vrij toegankelijk en gratis. Het is dus geen echte parkeer-en-reisvoorziening.

Men plant een uitbreiding³⁴ aan de hand van een gebouw van drie of vier verdiepingen, waardoor de capaciteit minstens zou verdubbelen. Die plannen omvatten ook een lokaal voor fietsen (88), elektrische fietsen (10) en bakfietsen (8) op het gelijkvloers. De parking zal gemanaged worden door parking.brussels, dat bovendien werkt aan een eenheidstarief voor alle parkings in het Gewest. Zodra de werken achter de rug zijn en de parking in gebruik is genomen, kan de meerwaarde ervan voor het gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsbeleid worden ingeschat.

In datzelfde kader van de ontwikkeling van P+R-parkings in de Brusselse rand, werd een stedenbouwkundige vergunning neergelegd voor de aanleg van een multimodale halte aan Moensberg, met een P+R voor treinreizigers.

Een P+R is niet wenselijk voor Calevoet, dat vooral moet aansporen om de actieve modi (stappen, fietsen) en het openbaar vervoer te gebruiken.

Merk op dat de stations Calevoet en Moensberg soms langparkeerders aantrekken in de zijstraten, waardoor de doeltreffendheid van de gereguleerde (blauwe) zones nagegaan moet worden.



De aanleg van P+R-parkings wordt in de enquête gevraagd, zowel voor auto's als voor fietsen (vraag naar "fietsparkeerbox bij stations, met name Moensberg"). De P+R Stalle lijkt een troef voor de Gemeente.

8.3.2 OPENBARE PARKINGS

In tegenstelling tot de andere Brusselse gemeentes, heeft Ukkel slechts zeer weinig openbare parkings buiten de openbare weg. Dat zijn er maar twee:

- Parking Sint-Pieters, Dekenijstraat 63: een openbare parking met 44 plaatsen, met evenveel plaatsen die op dit moment jaar in, jaar uit, verhuurd worden.
- De parking van Inno Bascule, gemanaged door Q-Park, met 450 plaatsen.

De (privé-)parkings van bepaalde handelszaken, met vrije toegang (geen slagboom) verwerken ook een deel van de vraag, vooral voor kortparkeren.

8.3.3 POOLING VAN PARKINGS BUITEN DE OPENBARE WEG

Het GPAP ziet het poolen van parkings/parksharing als een te ondernemen actie in Ukkel: *"Het principe van pooling of "parksharing" bestaat erin de buurtbewoners of de horecaklanten de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van de parkeer capaciteit van sommige privéparkings (kantoren,*

³⁴ Stedenbouwkundige vergunning aangevraagd maar nog niet afgeleverd (milieuvergunning wel afgeleverd), ligt voor ter onderzoek.

8.4 VRAAG NAAR PARKEERGELEGENHEID

De drie kaarten hieronder tonen de vraag naar parkeergelegenheid op de openbare weg. De gegevens komen van parking.brussels en dateren van 2019. De vraag varieert inderdaad afhankelijk van de dag, van het gebruik en van de behoeften.

De analyse van de vraag naar parkeergelegenheid op schaal van de Gemeente is niet relevant, behalve om algemene informatie te verkrijgen die hieronder wordt uiteengezet. In de latere fases van de uitvoering van het GMP zal de analyse verfijnd worden voor de belangrijkste zones: grijze gebieden, prioritaire mazen, assen waarvan een heraanleg wordt voorzien, enzovoort.

8.4.1 NACHTELIJKE VRAAG

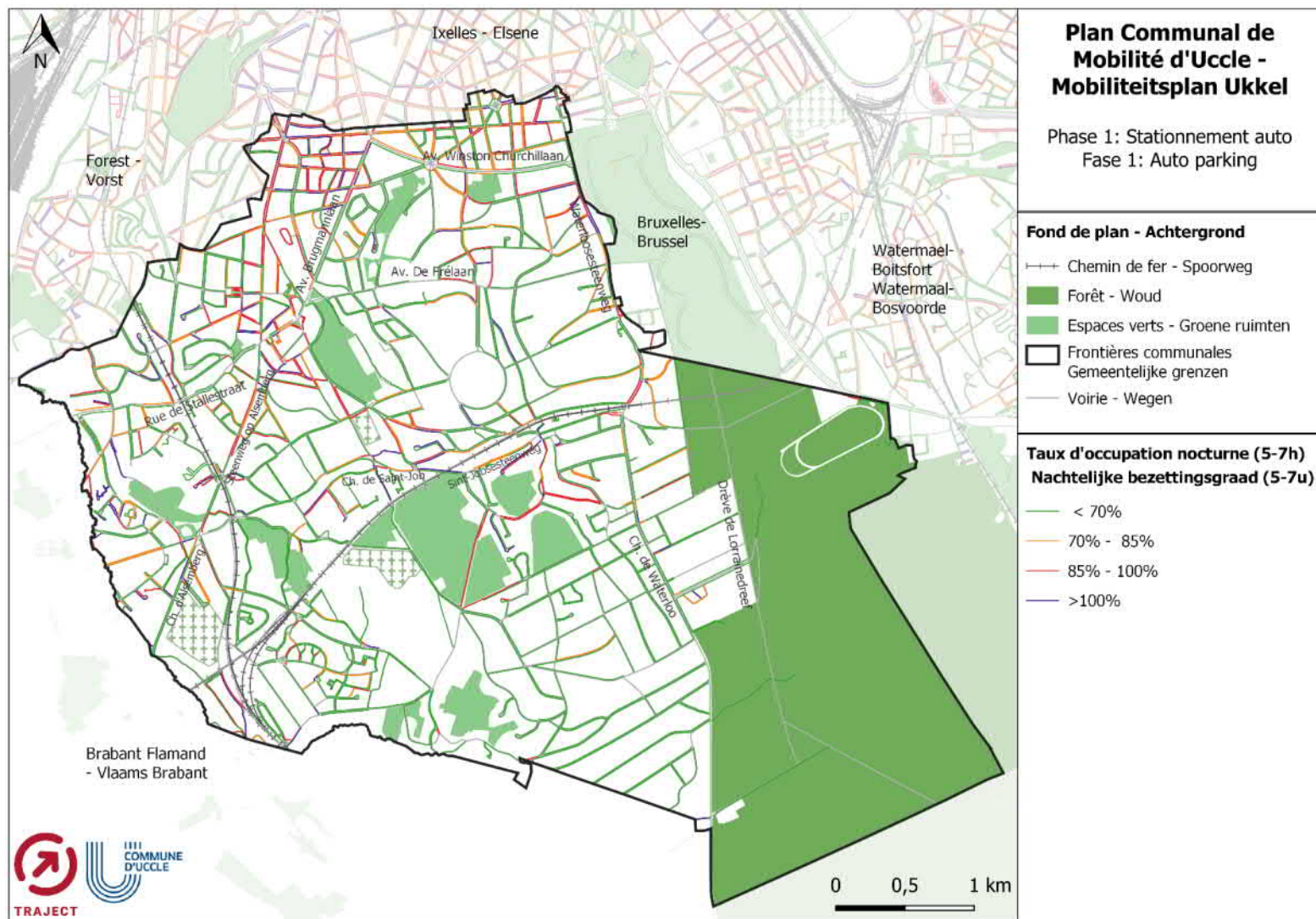
De nachtelijke vraag, hier van 5 tot 7 uur, is de vraag van de buurtbewoners, die grotendeels thuis zijn tussen die uren. De analyse van de nachtelijke vraag laat toe om de buurten en straten met hoge nachtelijke parkeerdruk in kaart te brengen (typologie van woning zonder garage en/of veel motorvoertuigen in vergelijking met het aantal beschikbare plaatsen).

	Bezettingsgraad 2014	Bezettingsgraad 2019	Evolutie van de bezettingsgraad
Ukkel	64%	60%	-6,4%
Elsene	85%	78%	-7,9%
Vorst	81%	79%	-2,1%
Watermaal-Bosvoorde	61%	63%	+3,6%
Gewest	72%	73%	+1,5%

Figuur 89 - Evolutie van de nachtelijke vraag van de buurtbewoners (5 tot 7 uur) tussen 2014 en 2019, te Ukkel en in de buurgemeentes - Bron: parking.brussels

De lichte stijging van de vraag naar parkeergelegenheid door buurtbewoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen 2014 en 2019 verbergt verschillen tussen de gemeentes: Ukkel, net zoals de andere gemeentes in het zuid-zuidwesten van het Gewest, lijken een lagere vraag van buurtbewoners naar parkeergelegenheid op de openbare weg te vertonen. Omgekeerd is er een duidelijke stijging in de gemeentes ten westen van het kanaal en zeker in bepaalde buurten van Brussel-Stad.

De analyse per wijk van de monitoringresultaten toont een correlatie tussen de stijging van de nachtelijke bezettingsgraad tussen 2014 en 2019 en een hoge jaarlijkse bevolkingsaanwas, bijvoorbeeld in de wijk Calevoet - Moensberg.



Figuur 90 - Nachtelijke bezettingsgraad parkeerplaatsen (5 tot 7 uur) - Bron: parking.brussels (2019)

8.4.2 VRAAG OVERDAG

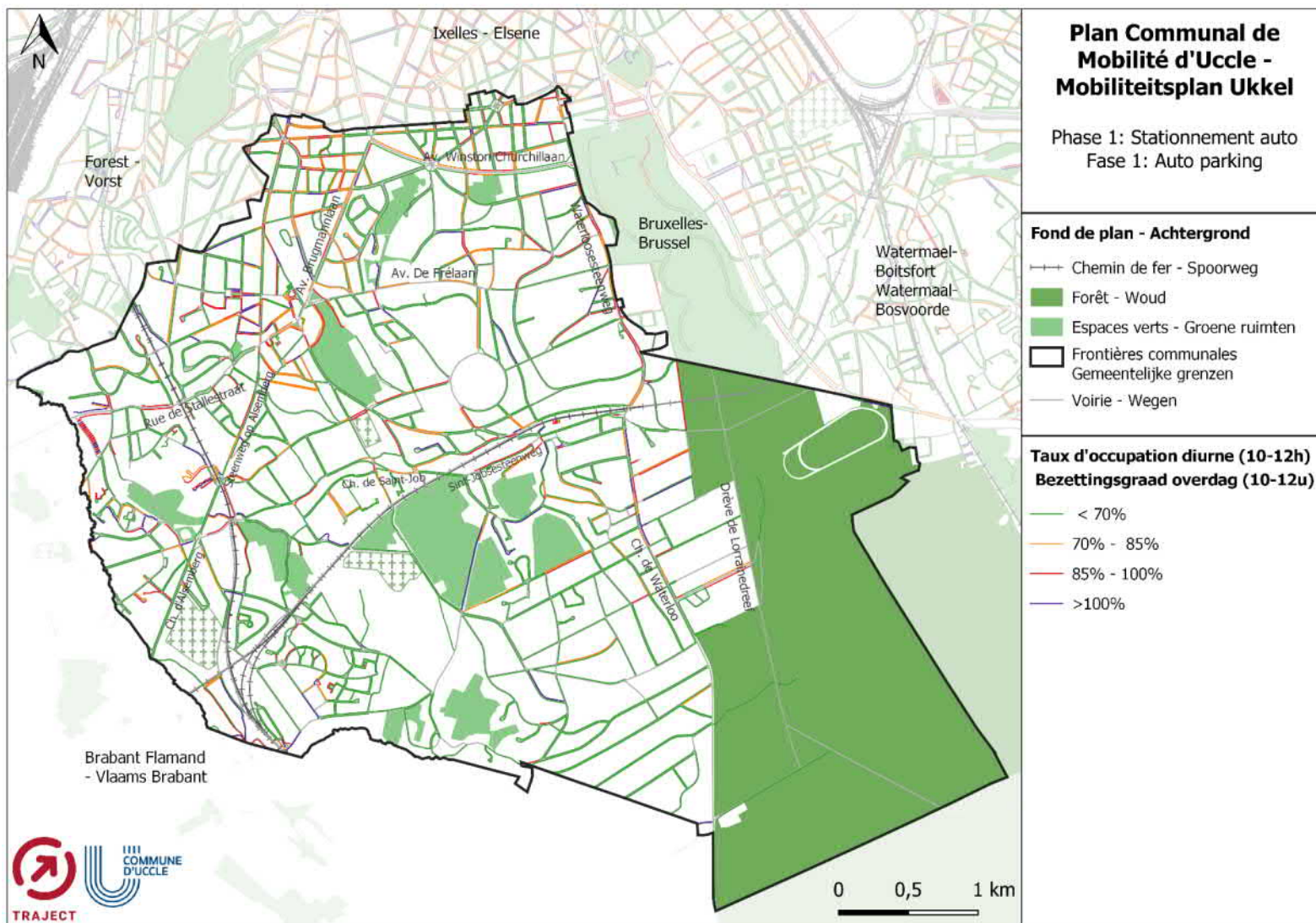
De vraag overdag, hier van 10 tot 12 uur, omvat de vraag van de gebruikers (werknemers en bezoekers) bovenop de resterende vraag van de buurtbewoners (tweede of zelfs derde voertuig van het gezin, deeltijdse werknemers, vakantieperiodes, enzovoort). Op die tijdstippen zijn de spanningen soms het hoogst.

	Bezettingsgraad overdag 2014	Bezettingsgraad overdag 2019	Evolutie van de bezettingsgraad
Ukkel	63%	59%	-7,7%
Elsene	78%	70%	-10%
Vorst	67%	68%	+0,5%
Watermaal-Bosvoorde	57%	57%	+0,7%
Gewest	68%	68%	-0,6%

Figuur 91 - Evolutie van de vraag overdag (10 tot 12 uur) tussen 2014 en 2019 in Ukkel en in de buurgemeentes - Bron: parking.brussels

In tegenstelling tot 's nachts is er in 2019 ten opzichte van 2014 een lagere vraag naar parkeergelegenheid op schaal van het Gewest. In Elsene en Ukkel zien we de sterkste dalingen.

Op het niveau van de wijken, stijgt de vraag naar parkeergelegenheid overdag evenwel in het zuidelijke deel van de Gemeente, in de wijken Calevoet-Moensberg, Dieweg en Groene Jagers, wat te wijten kan zijn aan de ontwikkeling van bepaalde activiteiten de afgelopen vijf jaar.

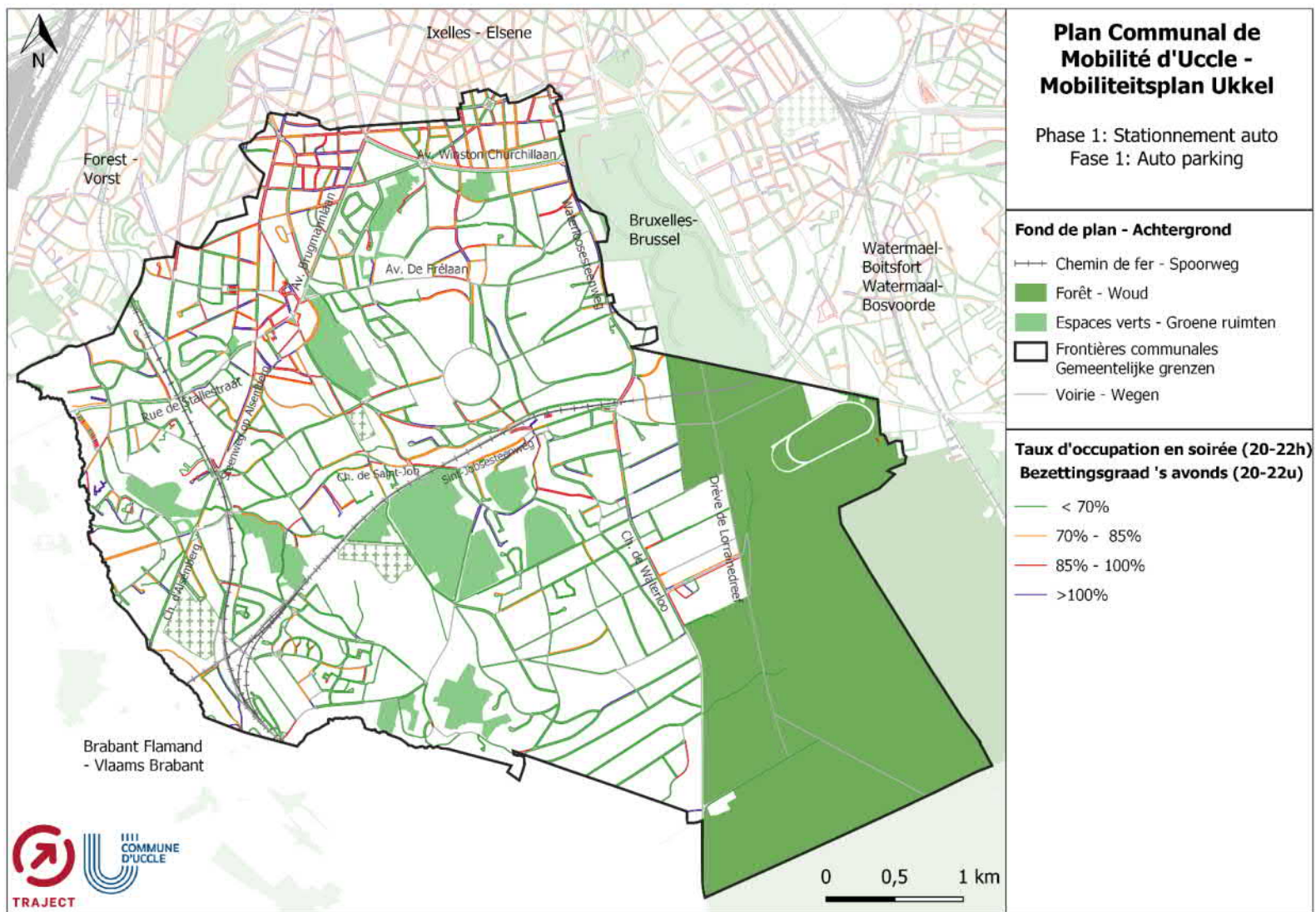


Figuur 92 - Bezettingsgraad parkeergelegenheid overdag (10 tot 12 uur) - Bron: parking.brussels (2019)

8.4.3 **VRAAG 'S AVONDS**

De parkeervraag 's avonds, hier van 20 tot 22 uur, toont het spanningsveld tussen de vraag van de buurtbewoners en van de tijdelijke gebruikers zoals horecabezoekers.

In 2014 werden slechts een aantal buurten geanalyseerd tijdens deze uren. Indertijd werd voor die buurten gekozen doordat ze zeer levendig waren 's avonds. Aangezien de Ukkelse wijken niet aan bod kwamen, kan de situatie in 2019 niet vergeleken worden met 2014.



Figuur 93 - Bezettingsgraad parkeergelegenheid 's avonds (20 tot 22 uur) - Bron: parking.brussels (2019)

8.4.4 VRIJSTELLINGSKAARTEN

Naast de bezettingsgraad van de parkeergelegenheid op de openbare weg, kunnen de specifieke behoeften van bepaalde soorten van gebruikers, in de eerste plaats de buurtbewoners, gepeild worden aan de hand van vrijstellingskaarten.

De vrijstellingskaarten die op 31 december 2021 in zwang waren in de Gemeente en die door het GPBP waren voorzien, zijn:

- bewonerskaart (15 162 kaarten);
- professionele kaart (2602 kaarten);
- lerarenkaart (289 kaarten);
- kaart voor gemeentepersoneel (152 kaarten);
- politiekaart (142 kaarten).

De vergelijking van het aantal uitgereikte/actieve vrijstellingskaarten in de verschillende buurten met het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg toont aan dat er waarschijnlijk buurten zijn met grote spanningen:

	Uccle Centre	Etoile Coghen- Brugmann	Vanderkindere	De Fré- Langeveld	Vert- Chasseur-St- Job	For-Jaco	Alseberg- Dieweg	Stalle- Calevoet
Total carte de dérogation actives	2.716	2.689	3.084	3.687	1.516	1.066	1.977	1.612
dont cartes riverains	2.186	2.393	2.605	2.758	1.253	739	1.763	1.465
soit part des cartes riverains	80%	89%	84%	75%	83%	69%	89%	91%
Total emplacements en voirie (evp)	2.110	1.850	1.950	3.040	1.440	1.410	1.430	2.130
Rapport cartes riverains / emplacements disponibles	1,0	1,3	1,3	0,9	0,9	0,5	1,2	0,7
Rapport carte de dérogations /emplacements disponibles	1,3	1,5	1,6	1,2	1,1	0,8	1,4	0,8

Figuur 94 - Analyse vrijstellingskaarten per buurt op 31/12/2021 - Bron: dienst Parking Ukkel en parking.brussels

In de wijken Vanderkindere, Ster-Coghen-Brugmann, Alseberg/Dieweg en Ukkel-centrum zijn er meer vrijstellingskaarten uitgereikt aan buurtbewoners dan er parkeerplaatsen zijn op de openbare weg. De potentiële parkeerdruk ligt des te hoger als we rekening houden met de andere vrijstellingskaarten (vooral professionele kaarten).



Tijdens de participatieworkshop vonden de deelnemers het belangrijk om "de parkeerproblemen voor de buurtbewoners aan te pakken" en stelden ze zich ook vragen bij "het tarief en het aantal bewonerskaarten".

In de enquête kwamen de bewonerskaarten ook aan bod:

- ⇒ Bepaalde aspecten van de regelgeving rond bewonerskaarten worden goed onthaald, zoals de toelating om te parkeren in groene zones, de (voldoende grote) omvang van bepaalde gebieden of nog, de prijs van de kaarten.
- ⇒ Er zouden te weinig plaatsen zijn. "Ik betaal € 50 voor een bewonerskaart die geldig is in een belachelijk klein gebied waarin ik vaak geen plaats vind", "het tekort aan autoparkeerplaatsen is verergerd".

⇒ Ook werd een aanpassing van de regelgeving gevraagd (toelating om met bewonerskaart te parkeren in rode zone).

8.5 CONCLUSIE EN VOORNAAMSTE UITDAGINGEN

Het parkeerbeleid in Ukkel is, net zoals in de andere gemeentes van het Gewest, een gevoelige kwestie (die heel uiteenlopende meningen oproept). Toch is het parkeerbeleid van cruciaal belang want ze vormt een van de hoekstenen van de mobiliteitsstrategie.

De Gemeente heeft zich ertoe geëngageerd de acties van haar GPAP van 2016 uit te voeren, met name de acties 1 “evolutie van het gereguleerde aanbod op de openbare weg” en 6 “aanpassing van de resources inzake parkeercontrole”.

De voornaamste uitdagingen zijn de volgende:

- Het huidige beleid moet meer worden gecommuniceerd en uitgelegd: actie 5 van het GPAP (cf. krachtlijn 3).
- Actie 3 van het GPAP, “evolutie van de voorbehouden parkeerplaatsen”, werd niet volledig uitgevoerd, met name voor wat betreft de voorbehouden plaatsen voor fietsen, motoren, deelvoertuigen en leveringen (cf. krachtlijn 3).
- Eén grote actie moet nog worden uitgevoerd: het poolen van parkeerplaatsen.

Merk op dat het Gewest op dit moment werkt aan een nieuwe ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap. De Gemeente heeft in dat opzicht haar advies voorgelegd. In het kader van het GMP zou het nuttig zijn om dat initiatief op te volgen zodat rekening kan worden gehouden met eventuele bijstellingen en de impact daarvan op Ukkel.

NAWOORD

Dit verslag is het sluitstuk van de eerste fase van de opmaak van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan, met name de fase van de diagnose. Deze inventaris van bestaande gegevens, plannen en maatregelen, alsook van de troeven, uitdagingen en lacunes op het vlak van mobiliteitsvraag en -aanbod in de Gemeente geeft een beeld van de mobiliteit in de Gemeente.

Dit verslag werd ter advies voorgelegd aan het Begeleidingscomité van de studie (ter analyse, commentaar en eventuele aanpassingen) en ter goedkeuring aan het College.

In de volgende fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan worden de strategische doelstellingen vastgelegd. Deze fase stoelt op een samenvatting van deze diagnose en moet duidelijk maken hoe de strategische strekkingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move in de Gemeente kunnen worden toegepast. Deze fase is een noodzakelijk sleutelmoment om de ambities van de Gemeente en de prioritaire acties vast te leggen.