

VERSLAG OVER DE MILIEUEFFECTEN VAN
HET ONTWERP VAN HET GEMEENTELIJK
MOBILITEITSPLAN VAN DE GEMEENTE UKKEL

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Brussel, 25 mei 2023
BEL010497

CSD Ingénieurs Conseils SA
Paapsestraat 11
1070 Anderlecht
t +Tel 02 340 29 10
f +Fax 02 340 29 19
e bruxelles@csdingenieurs.be
www.csdingenieurs.be

Inhoudsopgave

VOORWOORD	5
1. ALGEMENE INLEIDING	6
1.1 Kader voor het opstellen van dit effectenrapport	6
1.2 Beschouwd studiegebied	6
2. PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	7
2.1 Kader voor de opmaak en doelstellingen van het ontwerp GMP	7
2.2 Voorstelling van het actieplan	9
2.3 Cartografie van de tussenkomsten	11
3. EFFECTENBEOORDELING VAN HET ONTWERP GMP	16
3.1 Globale verwachte impact op sociaal en economisch vlak, op materiële goederen	16
3.2 Globale verwachte impact op de mobiliteit	16
3.3 Globale verwachte impact op lucht, klimaat en energie	17
3.4 Globale verwachte impact op stedenbouw en ruimtelijke ordening	17
3.5 Globale verwachte impact inzake de geluids- en trillingsomgeving	17
3.6 Globale verwachte impact op biodiversiteit	17
3.7 Globale verwachte impact op bodem en water	18
3.8 Globale verwachte impact op de mens	18
3.9 Interacties tussen factoren	18
4. CONCLUSIE	19
4.1 Algemene conclusies over de impact van het ontwerp GMP	19

Lijst van figuren

Figuur 1: Ligging van de gemeente (bron: Brugis, 2021)	7
Figuur 2: : De vier onderdelen en vier werkterreinen van het ontwerp GMP van Ukkel (bron: ontwerp GMP, Traject, maart 2020)	8
Figuur 3: Kaart van tussenkomsten in het voetgangersnetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)	12
Figuur 4: Kaart van tussenkomsten in het fietsnetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)	13
Figuur 5: Kaart met tussenkomsten in het OV-netwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)	14
Figuur 6: Kaart met tussenkomsten voor de aanleg van autoluwe zones - autonetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)	15

VOORWOORD

CSD bevestigt hierbij dat zij haar mandaat met de nodige zorgvuldigheid heeft uitgevoerd. De resultaten en conclusies zijn gebaseerd op de huidige stand van de kennis zoals uiteengezet in het rapport en zijn verkregen in overeenstemming met de erkende sectornormen.

CSD gaat ervan uit dat:

- de opdrachtgever of de door hem aangestelde derden juiste en volledige informatie en documenten hebben verstrekt voor de uitvoering van het mandaat,
- de resultaten van zijn werkzaamheden niet gedeeltelijk worden gebruikt,
- de resultaten van zijn werkzaamheden, zonder herziening ervan, niet voor een ander dan het overeengekomen doel of voor een ander doel zullen worden gebruikt noch zullen worden overgebracht in gewijzigde omstandigheden.

Voor zover aan deze voorwaarden niet is voldaan, is CSD jegens de opdrachtgever niet aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende mogelijke schade.

Indien een derde de resultaten van de werkzaamheden gebruikt of daarop beslissingen baseert, is CSD niet aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende mogelijke directe of indirecte schade.

1. ALGEMENE INLEIDING

1.1 Kader voor het opstellen van dit effectenrapport

Dit milieueffectenrapport (MER) werd opgesteld in het kader van de ontwikkeling van het nieuwe Gemeentelijk Mobiliteitsplan (hierna "ontwerp GMP") van de gemeente Ukkel.

Een "milieueffectenrapport" (MER) over een plan of programma is een studie van de milieugevolgen die kunnen worden verwacht als gevolg van de uitvoering van een strategisch of regelgevend plan of programma, een officieel document dat de richtlijnen vastlegt voor de creatie van nieuwe wijken, nieuwe gebouwen enz. Of in dit geval de uitvoering van acties voor de planning van duurzame mobiliteit op het gemeentelijke grondgebied, overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan (GewMP) bekend als "Good Move".

Die gevolgen, "effecten" genoemd, betreffen de verschillende parameters van ons milieu in de ruimste zin van het woord, d.w.z. zowel de fysieke (bv. bodem, water, lucht, lawaai, natuurlijk erfgoed en bebouwing ...), sociaal-economische (bv. gevolgen voor de bevolking) als culturele parameters.

De opstelling van dit rapport wordt gerechtvaardigd door het feit dat het ontwerp GMP een plan of programma is in de zin van Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (artikels 2 en 3). Europese richtlijn 2001/42/EG, omgezet in Brusselse wetgeving door de ordonnantie van 18 maart 2004 "betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's"¹, vereist dat een milieubeoordeling wordt uitgevoerd voor plannen en programma's die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben, om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en bij te dragen tot de integratie van milieuoverwegingen in de opmaak en de goedkeuring van plannen en programma's.

Het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan moet vergezeld gaan van een milieueffectenrapport, zoals bepaald in artikel 15 van de ordonnantie van 26 juli 2013, "*voor de elementen die niet aan bod komen in het milieueffectenrapport van het GewMP bedoeld in artikel 8, § 2*".

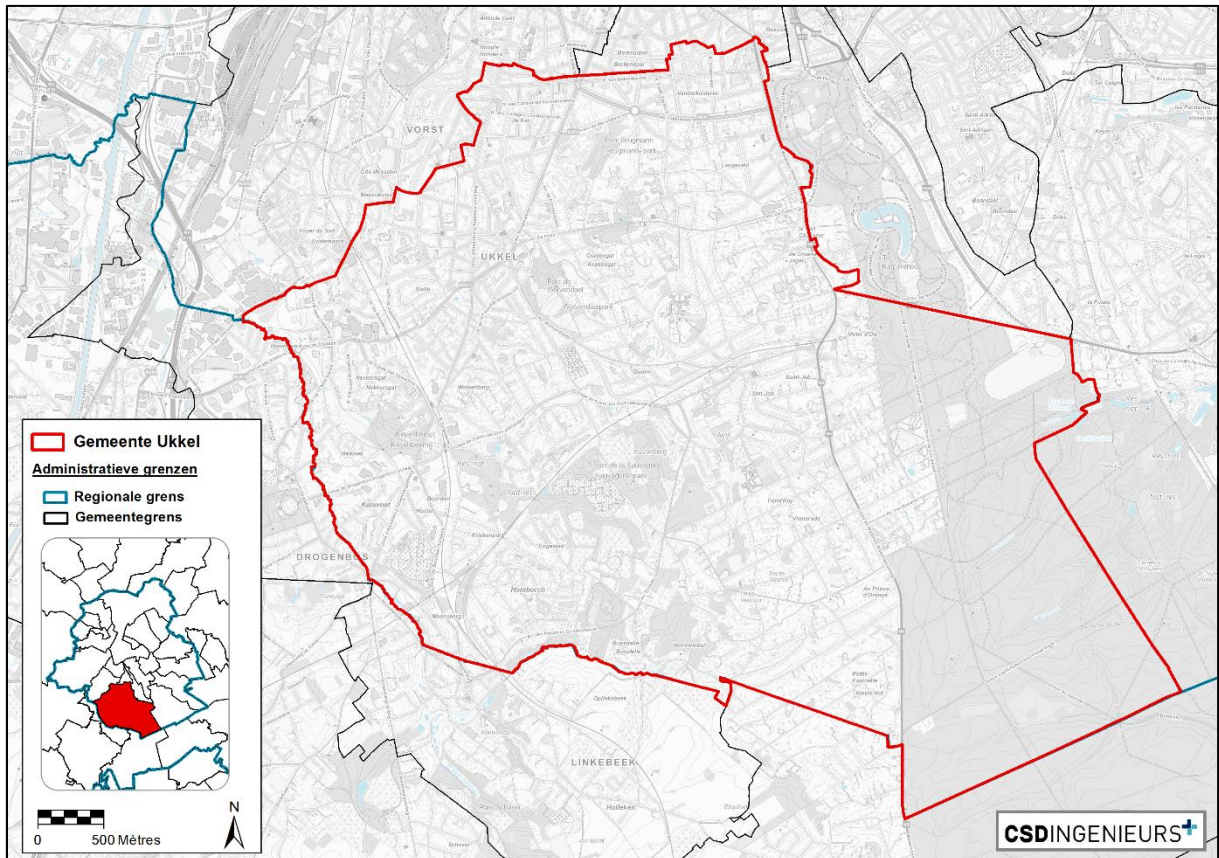
Wanneer een milieubeoordeling vereist is, moet deze worden uitgevoerd tijdens de opmaak van het plan of programma en voordat het plan of programma wordt goedgekeurd of aan de wet- of regelgevingsprocedure wordt onderworpen (artikel 8 van de ordonnantie van 18 maart 2004). Hoewel vereenvoudigd, moet de inhoud van het MER de informatie bevatten, opgesomd in bijlage C van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO).

1.2 Beschouwd studiegebied

Aangezien het ontwerp GMP betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Ukkel, bestrijkt het studiegebied dat voor de beoordeling van de milieueffecten in aanmerking wordt genomen, hetzelfde gebied. Voor de analyse van de mobiliteit en de sociaal-economische aspecten in relatie tot de aangrenzende gebieden wordt het geografische studiegebied naar behoefte uitgebreid tot buiten de gemeentegrenzen.

¹ Ordonnantie van 18 maart 2004:

https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2004031838&table_name=wet



Figuur 1: Ligging van de gemeente (bron: Brugis, 2021)

2. PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

2.1 Kader voor de opmaak en doelstellingen van het ontwerp GMP

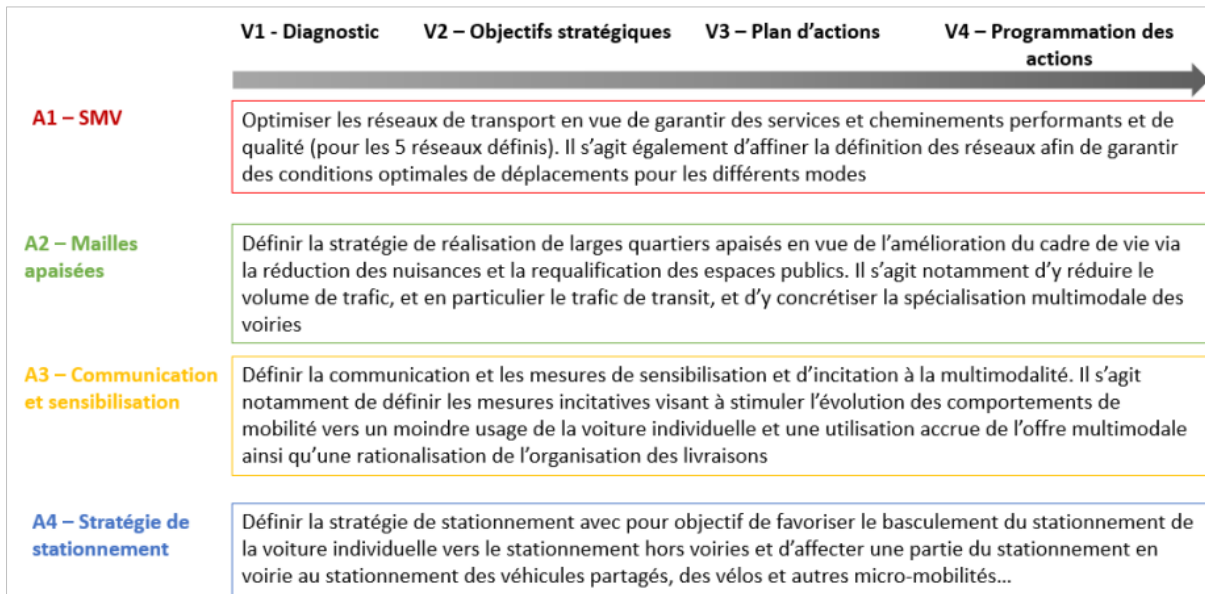
Zoals uiteengezet in het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP), beschikt de gemeente momenteel over een GMP uit 2006. Dit moet worden geactualiseerd in het licht van de ambities van de gemeente op mobiliteitsvlak en de nieuwe ontwikkelingen in het Brusselse gewest.

Overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit ², zijn alle Brusselse gemeentes bovendien verplicht om hun GMP om de 12 jaar te actualiseren. Ze zijn ook verplicht om hun gemeentelijk mobiliteitsplan te herzien binnen 2 jaar na de goedkeuring van het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan (GewMP) "Good Move" 2020-2030, goedgekeurd in 2020 door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Elke gemeente moet de gewestelijke mobiliteitsambities vertalen op lokaal niveau.

Overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 is het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Ukkel gestructureerd in 4 delen (of fasen): diagnose, strategische doelstellingen, actieplan en programmering van de acties. Zoals hieronder geïllustreerd, is elk onderdeel georganiseerd rond 4 belangrijke werkerterreinen uit de GewMP Good Move, namelijk: realisatie van de multimodale

² Ordonnantie van 26 juli 2013: https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2013072605&table_name=wet

wegspecialisatie (MWS), strategie voor de realisatie van autoluwe mazen, communicatie en maatregelen om het bewustzijn te verhogen en multimodaliteit aan te moedigen en de parkeerstrategie.



Figuur 2: De vier onderdelen en vier werkterreinen van het ontwerp GMP van Ukkel (bron: ontwerp GMP, Traject, maart 2020)

De diagnose van de bestaande situatie (deel of fase 1 van het ontwerp GMP) en de bepaling van de doelstellingen van het ontwerp GMP (fase 2) werden vastgesteld tussen april 2021 en januari 2023. In de onderstaande tabel worden de verschillende strategische doelstellingen van het ontwerp GMP per werkgebied weergegeven.

A1: MULTIMODALE WEGSPECIALISATIE

Met het oog op goed gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken voorziet het ontwerp in:

- de aanpassing van verschillende door Good Move voorgestelde voetgangerssecties voor een betere samenhang van het netwerk
- het verzekeren van een goede toegankelijkheid voor voetgangers van de structurele haltes van het openbaar vervoer
- de integratie van voetpaden, steegjes en ontmoetingszones / woonwijken in het voetgangersnetwerk en de verbetering ervan
- aanpassing van het fietsnetwerk naar een hiërarchie COMFORT
- kleine aanpassingen aan het openbaar vervoersnetwerk
- geen wijziging van het door het Gewest voorgestelde autonetwerk, maar waakzaam inzake het wegennet in het zuidelijk deel van de gemeente Ukkel
- verduidelijking van de algemene voorwaarden voor de goede werking van de multimodale wegspecialisatie

A2: STRATEGIE VOOR DE REALISATIE VAN AUTOLUWE MAZEN

De twee prioritaire mazen voor deze as zijn Globe-Altitude 100 en Churchill. Het ontwerp voorziet in:

- doorgaand verkeer verwijderen/beperken
- beheer van het lokale verkeersvolume
- gebieden met een hoog ongevalrisico beveiligen en autoluwe zones ontwikkelen

- voorrang geven aan structurele netwerken en volgens het STOP-principe

A3: COMMUNICATIE EN BEWUSTMAKINGS- EN MULTIMODALE MAATREGELEN

- Ervoor zorgen dat alle burgers toegang hebben tot informatie over de verschillende vervoerswijzen
- Een vernieuwde communicatiestrategie over multimodaliteit ontwikkelen
- De verschillende mobiliteitsdiensten voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk maken
- Multimodaliteit vergemakkelijken
- Van de gemeente een voorbeeldgemeente maken op mobiliteitsvlak.

A4: PARKEERSTRATEGIE

- De inneming van de weg voor parkeren verminderen en de reservering van parkeerplaatsen voortzetten
- Zorgen voor voldoende en beschikbare leveringsplaatsen
- De parkeerdruk verminderen door een aangepast gemeentelijk parkeerbeleid
- Parkeren vergemakkelijken voor gebruikers die waarde toevoegen aan het functioneren van het gewest
- De parkeervraag tussen op en buiten de weg oriënteren naar gelang de locaties en het verwachte gebruik van de openbare ruimte
- De ontwikkeling van elektrische motorisaties begeleiden

2.2 Voorstelling van het actieplan

In fase 3 en 4 van zijn opmaak presenteert het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van Ukkel een actieplan en een planning voor de uitvoering van deze acties om de bovenvermelde strategische doelstellingen te bereiken. Deze zijn ingedeeld per werkgebied en per doelstelling, namelijk (uittreksel uit het GMP):

- Doelstelling 1: Zorgen voor goede netwerkprestaties voor alle vervoerswijzen
“Voor elk vervoersnetwerk (lopen, fietsen, openbaar vervoer, auto en vrachtwagens) wordt een reeks maatregelen voorgesteld om te voldoen aan het verwachte prestatieniveau voor elke weg. Het betreft onder meer maatregelen voor de ontwikkeling en/of herinrichting van (gemeentelijke of gewestelijke) wegen en de openbare ruimte. Dit geldt meer bepaald voor de wegen die deel uitmaken van de netwerken PLUS en COMFORT.”
- Doelstelling 2: Verbetering van de levenskwaliteit in de Ukkelse wijken
“De gemeente heeft 8 mazen op haar grondgebied, namelijk de mazen Churchill, Globe-Altitude 100, Sterrewacht, Ukkel-Zuid, Brugmann, Neerstalle, Kalevoet en Lorraine. Het GMP zal trachten maatregelen vast te stellen voor al deze mazen, maar meer bepaald voor de mazen Churchill en Globe-Altitude 100, die in fase 2 zijn geselecteerd op basis van de problematiek. Voor deze twee mazen werd dan ook een diepgaande studie uitgevoerd, zoals voorzien in de bepalingen van het GMP. Daarnaast worden bovendien studies uitgevoerd voor andere mazen, met name Neerstalle (lokaal mobiliteitscontract in uitvoering - scenariofase), Lorraine en Kalevoet (gerichte studies).
- Doelstelling 3: De Ukkelse bewoners en gebruikers begeleiden inzake multimodaliteit

“Parallel met de besprekingen over de infrastructuur wordt een reeks acties voorgesteld inzake begeleiding, bewustmaking en communicatie om het beheer van de mobiliteit van personen en goederen op het grondgebied te verbeteren en de multimodaliteit te bevorderen”.

- Doelstelling 4: Een globale en passende parkeerstrategie ontwikkelen

"Het parkeerbeleid maakt integraal deel uit van het mobiliteitsbeleid. Het GMP is gebaseerd op de grote gemeentelijke doelstellingen die zijn vastgelegd in het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP). Het doel is het parkeeractieplan te actualiseren en te ontwikkelen om aan de behoeften te voldoen (bewonersparkeren, fietsparkeren, parkeren buiten de straat, voorbehouden parkeren, enz. in overeenstemming met de gewestelijke routekaart inzake parkeren".

2.2.1 Doelstelling 1: Zorgen voor goede netwerkprestaties voor alle vervoerswijzen

Nr. actie	Naam maatregel
A1.1	Voetgangersnetwerk (Plus, Comfort, Wijk)
A1.2	Voetgangersnetwerk - Andere maatregelen
A1.3	Fietsnetwerk (Plus, Comfort, Wijk)
A1.4	Fietsnetwerk - Overige maatregelen
A1.5	Openbaar vervoersnetwerk (Plus, Comfort, Wijk)
A1.6	Openbaar vervoersnetwerk - Andere maatregelen
A1.7	Autonetwerk (Plus, Comfort, Wijk)
A1.8	Autonetwerk - Andere maatregelen
A1.9	Vrachtwagennetwerk (Plus, Comfort, Wijk)

2.2.2 Doelstelling 2: Verbetering van de levenskwaliteit in de Ukkelse wijken

Nr. actie	Naam maatregel
A2.1	Maas Churchill
A2.2	Maas Globe/Altitude 100
A2.3	Maatregelen andere mazen

2.2.3 Doelstelling 3: De Ukkelse bewoners en gebruikers begeleiden inzake multimodaliteit

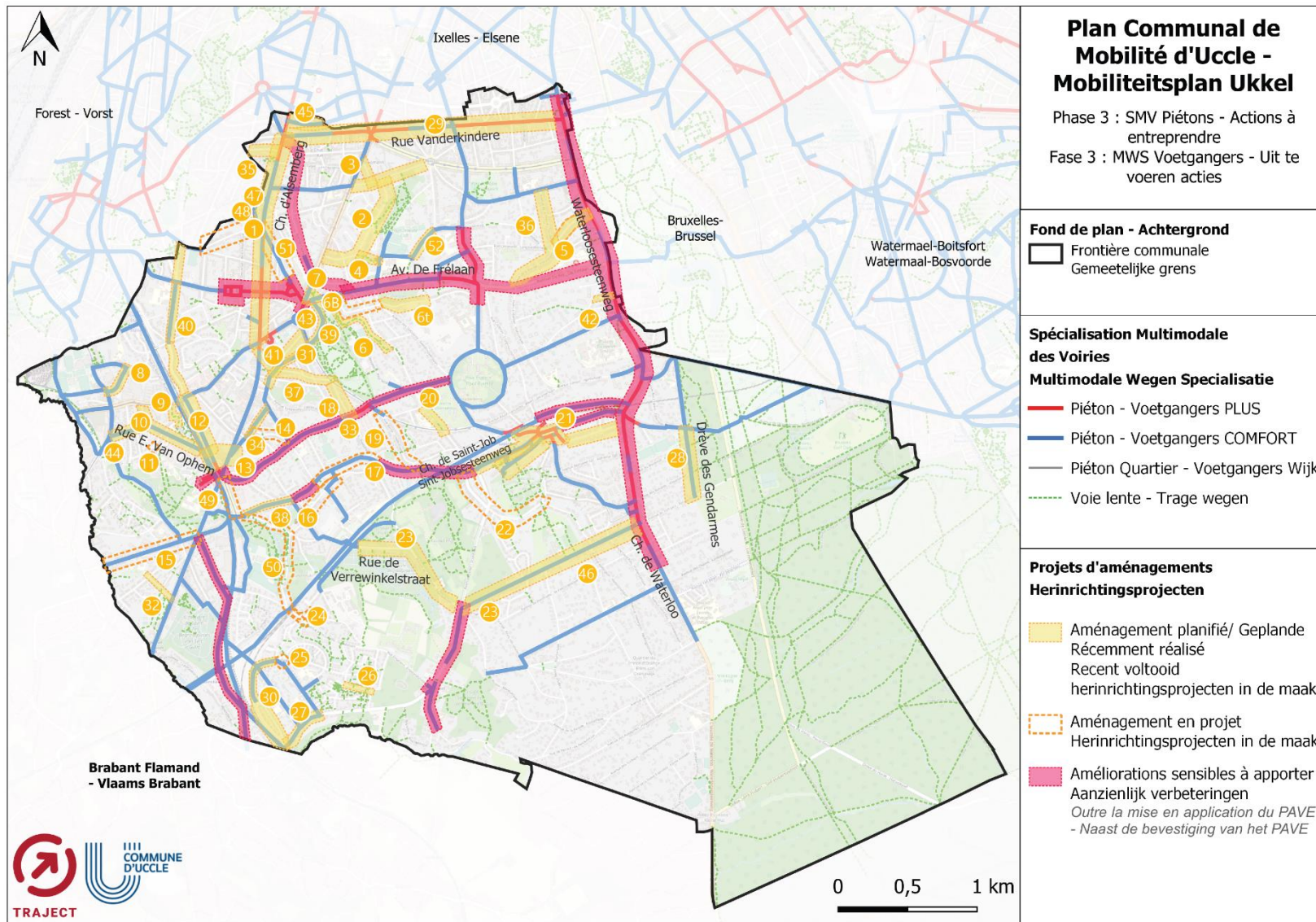
Nr. actie	Naam maatregel
A3.1	Verkeer van personen
A3.2	Verkeer van goederen

2.2.4 Doelstelling 4: Een globale en passende parkeerstrategie ontwikkelen

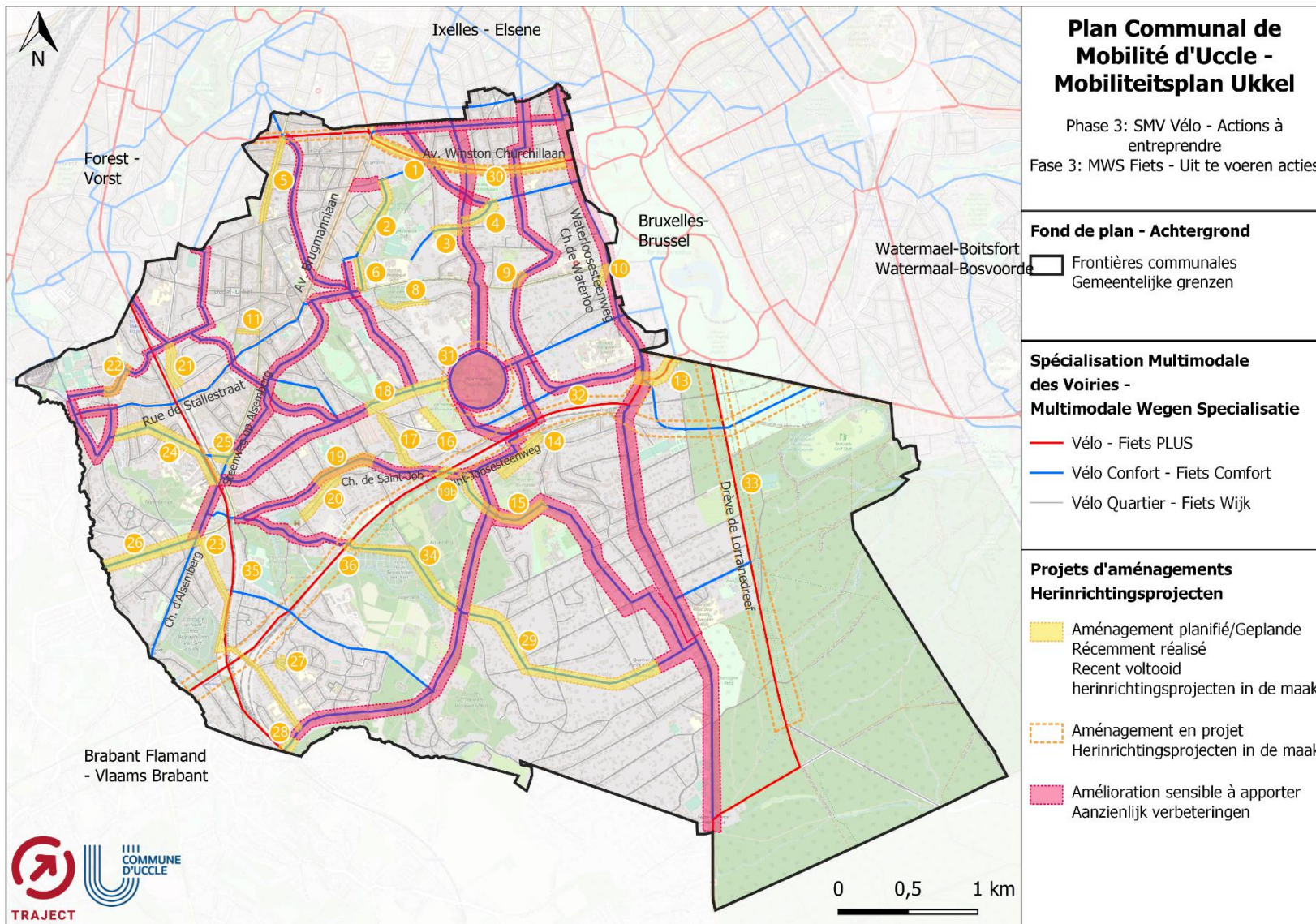
Nr. actie	Naam maatregel
A4.1	Het parkeerbeleid in Ukkel verankeren in een dienstgerichte aanpak, om in te spelen op de verschillende gebruiksdoeleinden en mobiliteitsbehoeften.
A4.2	De parkeervraag beter oriënteren tussen parkeren op de weg en parkeren buiten de weg, naar gelang van de locaties en het verwachte gebruik van de openbare ruimte.
A4.3	Deze actie voorziet in maatregelen en mogelijkheden om de overgang van voertuigen op fossiele brandstoffen naar elektrische voertuigen te ondersteunen.

2.3 Cartografie van de tussenkomsten

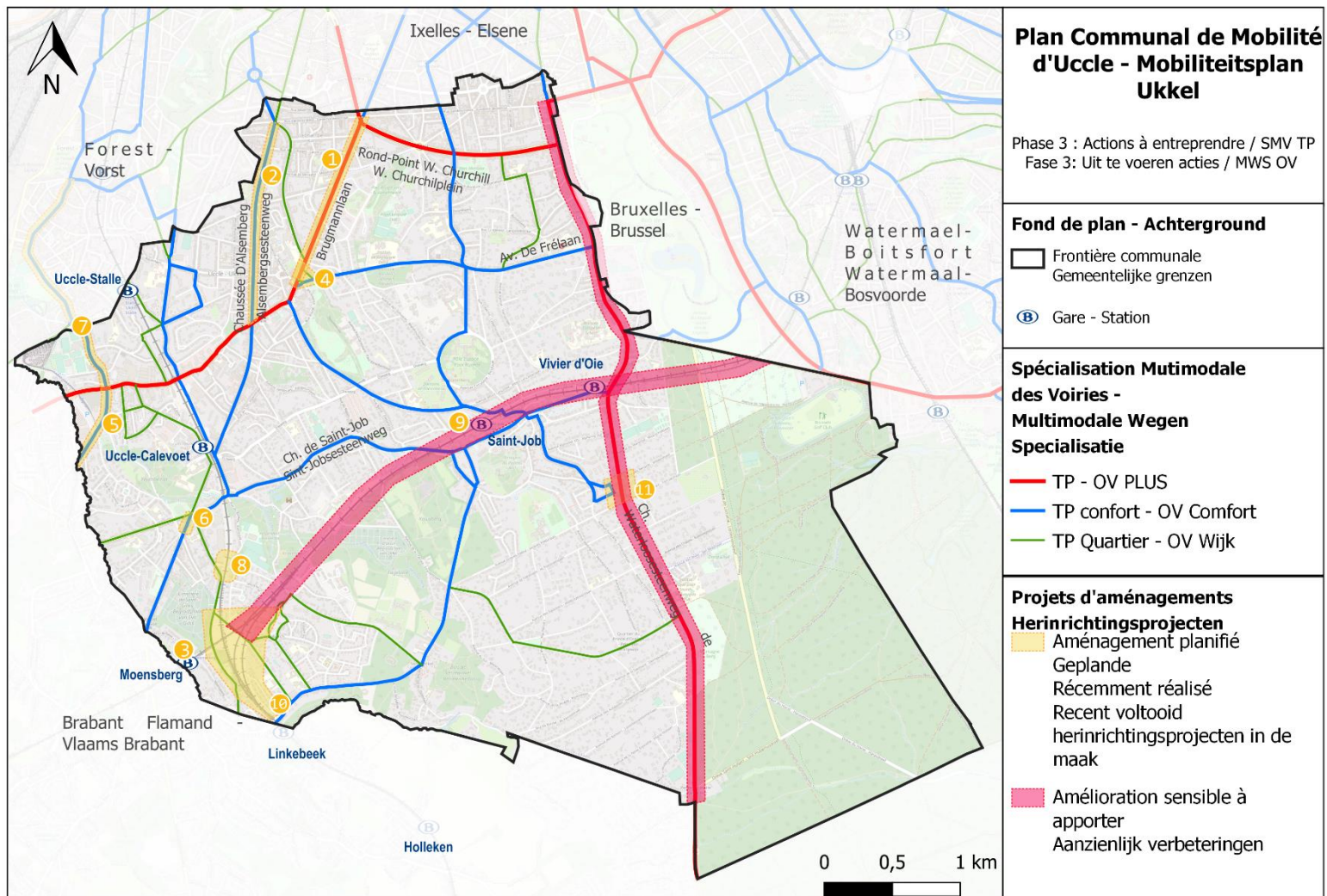
De onderstaande kaarten tonen de verschillende tussenkomsten waarin het ontwerp GMP voorziet om goed gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken te verbeteren en te garanderen, zoals gedefinieerd in de licht gewijzigde multimodale wegspecialisatie, voorgesteld door Good Move en door het ontwerp GMP.



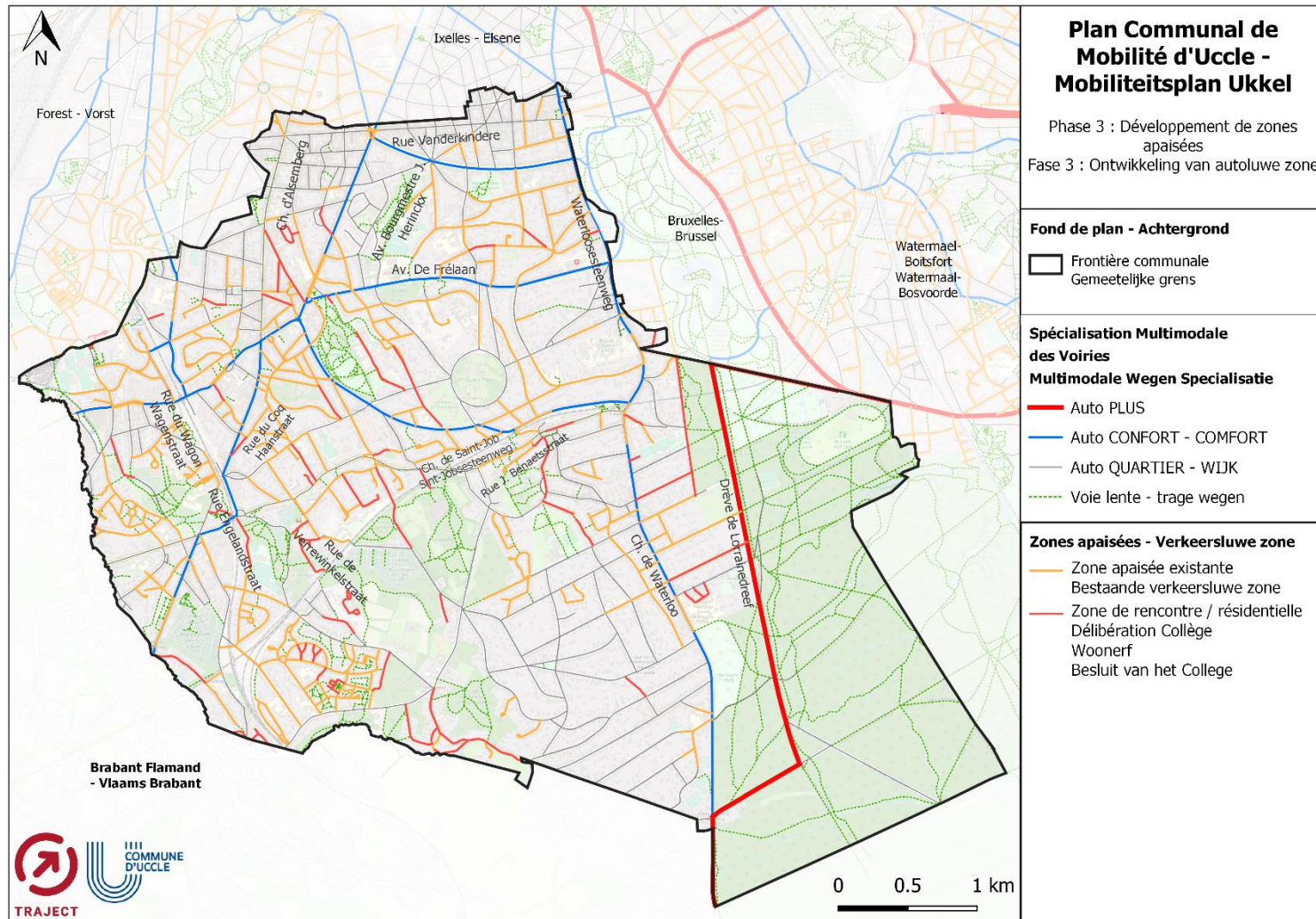
Figuur 3: Kaart van tussenkomsten in het voetgangersnetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)



Figuur 4: Kaart van tussenkomsten in het fietsnetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)



Figuur 5: Kaart met tussenkomsten in het OV-netwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)



Figuur 6: Kaart met tussenkomsten voor de aanleg van autoluwe zones - autonetwerk (bron: ontwerp GMP, 2021, fase 3)

3. EFFECTENBEOORDELING VAN HET ONTWERP GMP

3.1 Globale verwachte impact op sociaal en economisch vlak, op materiële goederen

De in het ontwerp GMP voorgestelde acties bevorderen de toegankelijkheid met actieve vervoerswijzen van de verschillende culturele centra, voorzieningen en commerciële centra op het gemeentelijke grondgebied, en beantwoorden aldus aan de in de diagnose vastgestelde problemen. De uitvoering van maatregelen voor onderhoud en behoud van de bestaande verkeerswegen maakt het ook mogelijk om meer directe, continue en aangename verbindingen tussen handelscentra aan te bieden.

Door de plaatselijke actoren een stem te geven kunnen de vastgestelde problemen onder de aandacht worden gebracht en passende oplossingen worden overwogen, waarbij gemengd gebruik wordt bevorderd en aldus wordt ingespeeld op de problemen die bij de opmaak van de diagnose werden vastgesteld. Het tot stand brengen van communicatie tussen de lokale actoren kan bijgevolg de onderlinge cohesie bevorderen (creatie / versterking van sociale banden).

De verschillende geplande acties ter verbetering van de openbare ruimte dragen bij tot een grotere aantrekkingskracht van de winkels. Bovendien zijn de geplande maatregelen ter ondersteuning van de handelaars gunstig voor de duurzaamheid van de op het grondgebied aanwezige economische activiteiten.

Ten slotte hebben de acties op het gebied van communicatie en bewustmaking van actieve vervoerswijzen in het algemeen tot gevolg dat de behoefte aan een eigen auto en de parkeerbeperkingen afnemen, waardoor een deel van het gezinsbudget vrijkomt voor andere doeleinden.

Kortom, het project GMP maakt de ruimte over het geheel genomen kwalitatiever en aantrekkelijker, wat gunstig is voor de lokale activiteiten, voorzieningen, commerciële centra en de verschillende ontwikkelingscentra.

3.2 Globale verwachte impact op de mobiliteit

De belangrijkste effecten van het ontwerp GMP zullen naar verwachting op mobiliteitsvlak liggen. De meeste van de voorgestelde acties zijn immers logischerwijs gericht op verbetering van de verkeersomstandigheden voor actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers of daarmee gelijkgesteld) en openbaar vervoer, alsmede op verbetering van de verkeersveiligheid.

Wat het autoverkeer betreft, beoogt het ontwerp GMP het verkeersvolume te verminderen door de kwaliteit van de infrastructuur en het aanbod van andere, milieuvriendelijker vervoerswijzen te ontwikkelen en te verbeteren en door lokale actoren te begeleiden.

In fase 3 richt het plan zich met name op twee mazen ("Globe-altitude 100" en "Churchill"). Het voorgestelde verkeersplan voor de twee mazen (en de verschillende scenario's) wordt over het algemeen positief geacht voor het milieu van de woongebieden, gezien de vermindering van de overlast van het doorgaand verkeer en de mogelijkheden om de vrijgekomen openbare ruimte voor andere doeleinden te gebruiken.

Wat het parkeren op straat (en daarbuiten) betreft, worden in het ontwerp GMP de verbetering van alternatieve vervoerswijzen voor de auto (lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelauto's ...) en de verschillende controlemaatregelen voorgesteld om de mogelijke overlast voor de betrokken bewoners te verminderen.

3.3 Globale verwachte impact op lucht, klimaat en energie

Op energievlak zijn de in het ontwerp GMP voorziene maatregelen over het algemeen gunstig, aangezien al deze maatregelen verplaatsingen te voet of per fiets (minder energieverbruikende vervoerswijzen) aanmoedigen. Een van de voorgestelde acties is de terbeschikkingstelling van elektrische fietsen, die een modale verschuiving van de auto naar de fiets voor professionele verplaatsingen aanmoedigt. Hoewel zij meer energie verbruiken dan klassieke fietsen, zijn zij minder vervuilend dan de bestaande situatie (gebruik van gemotoriseerde voertuigen) en hebben zij een positief effect.

Wat de luchtkwaliteit betreft, zullen de in het ontwerp GMP voorziene maatregelen leiden tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit, aangezien al deze maatregelen verplaatsingen te voet of per fiets stimuleren (niet-vervuilende vervoerswijze voor de lokale luchtkwaliteit).

3.4 Globale verwachte impact op stedenbouw en ruimtelijke ordening

Verschillende in het ontwerp GMP voorgestelde maatregelen hebben indirect gevolgen voor de openbare ruimte en/of de stadsontwikkeling. Over het algemeen hebben deze veranderingen een positief effect op het stadslandschap en de leefomgeving. Zo zal de kwaliteit van de openbare ruimte de komende tien jaar waarschijnlijk toenemen als gevolg van de geplande of overwogen herinrichtingsprojecten, de invoering van woongebieden in bepaalde openbare ruimtes enz.

Het voorgestelde ontwerp GMP kan het erfgoed versterken, aangezien het de organisatie van de stedelijke ruimte wil herzien en zo bijdraagt tot de potentiële visuele verbetering ervan.

De leesbaarheid van het grondgebied wordt ook versterkt door de installatie van passende bewegwijzering.

3.5 Globale verwachte impact inzake de geluids- en trillingsomgeving

Over het algemeen is het ontwerp GMP gunstig voor de geluidsomgeving, gezien de vele gunstige acties om de snelheid te verminderen, het wegverkeer terug te dringen en lopen en fietsen (geluidsarme vervoerswijzen) aan te moedigen.

3.6 Globale verwachte impact op biodiversiteit

Zoals de reeds op het gemeentelijke grondgebied geïnitieerde projecten zijn de in het ontwerp GMP geplande nieuwe acties niet direct gericht op de ontwikkeling van de biologische waarde van groene ruimtes of het behoud van de biodiversiteit.

Over het geheel genomen is het effect van het ontwerp GMP beperkt op het gebied van flora en fauna, behalve in het kader van de compenserende maatregelen voor het verlies van parkeerplaatsen op de weg. Het is echter positief dat het ontwerp GMP *a priori* niet voorziet in verbreding van wegen ten koste van bestaande groene zones.

Voorts biedt het onderhoud van fiets- en voetgangersnetwerken kansen om bestaande groene netwerken te versterken en te verbeteren. Evenzo bieden acties die leiden tot de herinrichting van de openbare ruimte kansen om in de openbare ruimte nieuwe groene ruimtes van significante biologische kwaliteit te creëren. De integratie van de biologische dimensie in de acties zou dus kunnen bijdragen tot het onderhoud en de

verbetering van het gewestelijke groene netwerk en zou in overeenstemming zijn met de milieumambities van het Brussels Gewest (cf. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling³, Gewestelijk Natuurplan⁴).

3.7 Globale verwachte impact op bodem en water

Verschillende acties in het ontwerp GMP hebben betrekking op parkeerplaatsen en de herinrichting van de openbare ruimte in het algemeen. Zoals hierboven voor de biodiversiteit is opgemerkt, bieden deze tussenkomsten in de openbare ruimte kansen om de ondoordringbaarheid van de bodem te verminderen en de bodemkwaliteit te verbeteren, in samenhang met de doelstellingen van de strategie Good Soil⁵. Evenzo zijn deze tussenkomsten ook mogelijkheden om geïntegreerde systemen voor regenwaterbeheer te installeren (bv. gebruik van waterdoorlatende bodembedekkingen, stedelijke sloten, regentuinen enz.).

3.8 Globale verwachte impact op de mens

De impact op de mens en met name op zijn veiligheid is een van de belangrijkste voorzienbare gevolgen van het ontwerp GMP. De meeste voorgestelde acties zijn immers specifiek gericht op de verbetering van de verkeersomstandigheden en de veiligheid van alle vervoerswijzen.

Ook de behandeling van gebieden met een hoog ongevalrisico is gepland voor het grondgebied, door maatregelen op de in de diagnose vastgestelde kruispunten en weggedeeltes, ook in de omgeving van haltes van het openbaar vervoer. Er wordt dus verwacht dat het ontwerp GMP zal bijdragen tot een algemene verbetering van de verkeersveiligheid en de leesbaarheid van het hele grondgebied zal verbeteren.

Sommige actieve mobiliteitsacties bevorderen ook de toegankelijkheid van groene ruimtes voor het publiek en dragen zo bij tot de kwaliteit van de leefomgeving.

3.9 Interacties tussen factoren

De diagnose en de effectenbeoordeling zijn uitgevoerd per milieuthema. Milieueffecten kunnen echter niet worden beschouwd als de som van verschillende domeinen die niet op elkaar inwerken. Tijdens de effectenbeoordeling van het ontwerp GMP werden dan ook verschillende sterke interacties vastgesteld. Deze worden hieronder beschreven.

- *Mobiliteit / Stedenbouw / Sociaal-economische aspecten / Mens:* Veel van de in het ontwerp GMP voorgestelde acties ter verbetering van de circulatie van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer dragen ook bij tot de verbetering van de stedenbouw en de algemene waardering van de openbare ruimte. Dit geldt met name voor mobiliteitstussenkomsten die leiden tot een herinrichting gevel-tot-gevel van wegen of pleinen. Daarnaast heeft de verbetering van de openbare ruimte ook een positief effect op winkels en bedrijven op het gemeentelijke grondgebied. De verbetering van winkelingangen is bijzonder positief voor hun aantrekkelijkheid. Bovendien is een beter beheer van leveringen positief voor de goede werking van bedrijven.
- *Mobiliteit / Mens:* Veel mobiliteitsmaatregelen - zoals deze gericht op het verminderen van doorgaand verkeer, het verlagen van de verkeerssnelheid en het ontwikkelen van kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers / fietsers die een directe, comfortabele en aangename

³ Meer info: <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen-en-handleidingen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-0>

⁴ Meer info: <https://leefmilieu.brussels/burgers/onze-acties/gewestelijke-plannen-en-beleid/natuurplan>

⁵ Meer info: <https://leefmilieu.brussels/burgers/onze-acties/gewestelijke-plannen-en-beleid/good-soil-de-strategie-ter-bescherming-en-verbetering-van-brusselse-bodems>

verplaatsing mogelijk maken - gaan hand in hand met een verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor actieve vervoerswijzen die kwetsbaarder zijn bij een ongeval. Omgekeerd stimuleert een betere verkeersveiligheid ook meer mensen om te lopen / fietsen. Ten slotte zijn wandelen en fietsen ook gunstig voor de gezondheid van burgers.

- *Mobiliteit / Luchtkwaliteit / Geluid en trillingen / Microklimaat*: De toename van alternatieven voor de privéauto is gunstig voor de luchtkwaliteit en de geluidsomgeving, zowel op lokaal als gewestelijk niveau. Het wegverkeer is een belangrijke bron van luchtverontreiniging en geluidshinder. Een vermindering ervan draagt ook bij tot de bestrijding van de klimaatverandering.
- *Mobiliteit / Flora en fauna / Bodem en water / Microklimaat*: In zoverre de herinrichting van de openbare ruimte ten gunste van een betere mobiliteit de ecologische waarde van het grondgebied en het waterbeheer verbetert en tegelijk de ondoordringbaarheid van de bodem beperkt, hebben de maatregelen een gunstig effect op de bestrijding van het hitte-eilandeffect. Dit laatste zal in de komende decennia nog belangrijker worden, aangezien hittegolven vaker zullen voorkomen in de context van de opwarming van de aarde.

4. CONCLUSIE

4.1 Algemene conclusies over de impact van het ontwerp GMP

Dit rapport (MER) behandelt de milieueffectbeoordeling van het ontwerp van het gemeentelijke mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Ukkel. Het MER is gebaseerd op een diagnose van de bestaande situatie en op de strategische doelstellingen voor het gewestelijke en gemeentelijke grondgebied om na te gaan of het ontwerp GMP adequaat reageert op de geïdentificeerde milieuproblemen.

De belangrijkste te verwachten gevolgen van het ontwerp GMP liggen naar verwachting in de gebieden mobiliteit en mens (veiligheid en gezondheid). De meeste van de voorgestelde acties zijn immers specifiek gericht op verbetering van de verkeersomstandigheden voor actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers of daarmee gelijkgesteld), het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid. Zo moeten de continuïteit van de routes, het comfort en de verkeersveiligheid worden verbeterd.

Wat het autoverkeer betreft, beoogt het ontwerp GMP het volume van het autoverkeer te verminderen door de kwaliteit van de infrastructuur en het aanbod van andere, milieuvriendelijker vervoerswijzen te ontwikkelen en te verbeteren, en door lokale actoren te begeleiden. Het plan is erop gericht automobilisten aan te moedigen niet door de verschillende mazen van het grondgebied te rijden en tegelijkertijd de verkeersomstandigheden te vergemakkelijken, overeenkomstig de beginselen van het GewMP Good Move.

De evaluatieoefening is bijzonder nuttig om de effecten van de veranderingen in de mobiliteit te bestuderen. Deze worden in het algemeen positief geacht voor het milieu, gezien de vermindering van de verkeersoverlast en de mogelijkheden om de vrijgekomen openbare ruimte (op bepaalde assen) te benutten voor mogelijk ander gebruik.

Verskillende acties die elders reeds in gang zijn gezet, zijn in het ontwerp GMP opgenomen om te worden gesteund. Het gaat hierbij om reeds geplande herinrichtingsprojecten, projecten of acties die een eigen financiering genieten, of acties die zonder tussenkomst of hulp van overheden kunnen worden uitgevoerd (bv. ambitieus BVP en BLP). De toegevoegde waarde van het ontwerp GMP is bovendien dat het een totaalbeeld geeft van de huidige en toekomstige ontwikkelingen binnen het gemeentelijke grondgebied die een impact kunnen hebben op de mobiliteit. Bij de multimodale wegspecialisatie en de programmering van het actieplan in het ontwerp GMP is rekening gehouden met deze verschillende projecten. Voor alle andere acties zou het niet uitvoeren van het ontwerp GMP leiden tot een verlies aan milieuvoordelen.

In het geval van de acties op het gebied van de openbare ruimte zou het milieuvoordeel van het ontwerp GMP groter zijn indien de uitbreiding van groene ruimtes en de creatie van geïntegreerde systemen voor regenwaterbeheer systematisch worden gepland.

Het ontwerp GMP beantwoordt ook aan de doelstellingen van het gewestelijk beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit en het wooncomfort van de inwoners van het Brusselse gewest.

Elementen die aantonen dat de auteur een deskundige is⁶

De naamloze vennootschap CSD Ingénieurs Conseils, die deel uitmaakt van de Europese groep CSD INGENIEURS, is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkend voor het uitvoeren van effectenstudies, onder het nummer 001394049 (verstrijking op 27 augustus 2030). De contactgegevens van de Brusselse exploitatiezetel staan op het voorblad van dit rapport.

Binnen het departement Milieu van CSD INGENIEURS is een team van zeven personen exclusief belast met de uitvoering van milieubeoordelingen van plannen en projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gespecialiseerde en multidisciplinaire cel, bestaande uit twee bio-ingenieurs, een geograaf, een stedenbouwkundige, een landschapsarchitect en een bioloog, geleid door Stanislas MICHOTTE (architect van opleiding), die bijna 15 jaar ervaring heeft met effectenbeoordelingen, voornamelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en verschillende rapporten heeft opgesteld over de milieueffecten van strategische en/of operationele plannen.

Bovendien geniet de cel die zich bezighoudt met de Brusselse activiteiten permanente technische en operationele ondersteuning van deskundigen die gespecialiseerd zijn in een bepaald milieuthema, zoals geluidsoverlast, biodiversiteit, bodemverontreiniging of rationeel energiegebruik. De afdelingen Gebouwen en Mobiliteit enerzijds en Bodem en Biodiversiteit anderzijds bieden regelmatig technische ondersteuning aan het generalistische team dat in Anderlecht is gevestigd.

Onder toezicht van het departementshoofd werkte projectleider Emeline SOUTIF, biologe gespecialiseerd in milieu, aan de opmaak van dit rapport met de steun van het Brusselse team.

⁶ Overeenkomstig art. 175/16, 9° van het BWRO.