



MILIEUEFFECTENRAPPORT VAN HET PROJET
VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN
VAN DE GEMEENTE UKKEL

Brussel, 25 mei 2023
BEL010497

CSD Consulting Engineers SA
Paepsemiaan 11
1070 Anderlecht
t +Tel 02 340 29 10
f +Fax 02 340 29 19
e brussels@csdingenieurs.be
www.csdingenieurs.be

Inhoud

| | |
|---|-----------|
| INLEIDING | 9 |
| 1 ALGEMENE INLEIDING | 10 |
| 1.1 Uitwerkingskader van het effectenrapport (MER) | 10 |
| 1.2 Doelstellingen en structuur van het rapport | 10 |
| 1.3 Gegevensbron | 12 |
| 1.4 Studieperimeter waarmee rekening werd gehouden | 12 |
| 2 PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN | 14 |
| 2.1 Uitwerkingskader van het ontwerp van GemMP | 14 |
| 2.2 Doelstellingen en structuur van het ontwerp van GemMP | 14 |
| 2.3 Presentatie van het actieplan | 16 |
| 2.4 Participatief uitwerkingsproces | 18 |
| 3 ONDERZOEK VAN DE DOELSTELLINGEN VAN HET ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN MET BETREKKING TOT DE GELDENDE PLANNEN EN PROGRAMMA'S | 19 |
| 3.1 Gewestelijke plannen en programma's | 19 |
| 3.2 Gemeentelijke plannen en -programma's | 27 |
| 4 DIAGNOSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE | 32 |
| 4.1 Sociaal-economische aspecten en materiële goederen | 32 |
| 4.2 Mobiliteit | 36 |
| 4.3 Lucht, klimaat en energie | 45 |
| 4.4 Stedenbouw, landschap, ruimtelijke ordening en erfgoed | 49 |
| 4.5 Geluids- en trillingsomgeving | 56 |
| 4.6 Fauna en flora | 61 |
| 4.7 De bodem en de wateren | 70 |
| 4.8 De mens | 73 |
| 5 TE VERWACHTEN TOEKOMSTIGE SITUATIE | 76 |
| 5.1 Lopende en toekomstige projecten | 76 |
| 4. 81 | |
| 5. 81 | |
| 6. BEOORDELING VAN DE EFFECTEN VAN HET ONTWERP VAN GMP | 82 |
| 6.1 Methodologische aanpak | 82 |
| 6.2 Beoordeling volgens doelstellingen | 84 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 6.3 | Interacties tussen de factoren | 141 |
| 7. | CONCLUSIE | 142 |
| 7.1 | Algemene conclusies over de effecten van het ontwerp van GMP | 142 |
| 7.2 | Follow-up van de ontwikkelingen qua milieukwaliteit | 143 |

Lijst van afbeeldingen

| | |
|---|----|
| Afbeelding 1: Locatie van de gemeente (ill. CSD Engineers; achtergrond Brugis, 2023) | 13 |
| Afbeelding 2: De vier luiken en vier werkassen van het ontwerp van GemMP van Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 14 |
| Afbeelding 3: Uittreksel van kaart nr.8 'Stadsontwerp' (ill. CSD Engineers; perspectiefachtergrond, 2023) | 20 |
| Afbeelding 4: Uittreksel van kaart nr.6, "Structurerende mobiliteitsnetwerken" (ill. CSD Engineers; perspectiefachtergrond, 2023) | 21 |
| Afbeelding 5: Uittreksel van kaart nr. 3 "Groen en blauw netwerk"(ill. CSD Engineers; perspectiefachtergrond, 2023) | 21 |
| Afbeelding 6: Algemene doelstellingen en actiedomeinen van het fietsactieplan van Ukkel (bron: Fietsactieplan, 2017) | 28 |
| Afbeelding 7: Mazen op het gemeentelijk grondgebied van Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 29 |
| Afbeelding 8: Fasen van het KAP (bron: website van de gemeente Ukkel, 2023) | 30 |
| Afbeelding 9: Sociaal-economische kenmerken van Ukkel ten opzichte van het Gewest (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 33 |
| Afbeelding 10: Locatie van de voorzieningen en de lokale identiteitskernen in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 33 |
| Afbeelding 11 Grenzen van handelskernen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 34 |
| Afbeelding 12: Kaart van lokale identiteitskernen (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 34 |
| Afbeelding 13: Voetgangersnetwerk volgens het PAVE (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 36 |
| Afbeelding 14: Voetgangersnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove, op basis van het PAVE (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 36 |
| Afbeelding 15: Inrichtingen en fietsroutes in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 37 |
| Afbeelding 16: Fietsnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: GemMP Project - FASE I, Traject, januari 2022) | 37 |
| Afbeelding 17: Inrichtingen en fietsroutes in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 38 |
| Afbeelding 18: Stations, bus- en tramlijnen in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 39 |
| Afbeelding 19: Openbaarvervoernet zoals gedefinieerd door Good Move (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 39 |
| Afbeelding 20: Autoverkeerstroom (bron: GemMP project - FASE I, Traject, januari 2022) | 39 |
| Afbeelding 21: Autonetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: GemMP Project - FASE I, Traject, januari 2022) | 39 |
| Afbeelding 22: Kaart van gedeelde autodiensten op gemeentelijk grondgebied en van de zones die hier niet mee zijn uitgerust (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 40 |
| Afbeelding 23: Motorisatiepercentage van de gezinnen in Ukkel in 2019 (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 41 |

| | |
|--|----|
| Afbeelding 24: Vrachtwagenstroom op het Ukkelse netwerk op één dag (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 42 |
| Afbeelding 25: Stopplaatsen voor zware vrachtwagens op het Ukkelse netwerk op één dag (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 42 |
| Afbeelding 26: Vrachtwagennetwerk zoals gedefinieerd door Good Move (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 42 |
| Afbeelding 27: Modale aandelen in Ukkel, de aangrenzende gemeenten en in het BHG (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 43 |
| Afbeelding 28: Concentratie zwarte koolstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tijdens de piekuren (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 45 |
| Afbeelding 29: Kaart met de hitte-eilanden / koelere zones (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 46 |
| Afbeelding 30: Netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: charge.brussels, 2023) | 47 |
| Afbeelding 31: Typologie van het grondgebied van de gemeente Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 49 |
| Afbeelding 32: Topografie van het grondgebied van de gemeente Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022) | 50 |
| Afbeelding 33: Geklasseerd erfgoed (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 52 |
| Afbeelding 34: Goederen opgenomen in de inventaris Irismonument (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 53 |
| Afbeelding 35: Beschermd gebied in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 54 |
| Afbeelding 36: Opmerkelijke bomen op het gemeentelijk grondgebied (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023) | 55 |
| Afbeelding 37: Geluidsniveaus bij multi-blootstelling (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 57 |
| Afbeelding 38: Kaart van akoestische zwarte punten, zoom op Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 58 |
| Afbeelding 39: Strategie voor akoestische comfortzones (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 59 |
| Afbeelding 40: Vegetatie in 2020 in de gemeente (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 61 |
| Afbeelding 41: Biologisch netwerk (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 62 |
| Afbeelding 42: Biologische evaluatie (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 63 |
| Afbeelding 43: Locatie van natuur- en bosreservaten (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 64 |
| Afbeelding 44: Natura 2000-gebieden (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 65 |
| Afbeelding 45: Voor het publiek toegankelijke groene ruimten (bron: Gemeente Ukkel, 2020) | 66 |
| Afbeelding 46: Uitlijningsbomen langs gewestwegen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023) | 68 |
| Afbeelding 47: Aantal waargenomen diersoorten (ill. CSD Ingenieurs, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 69 |

| | |
|---|-----|
| Afbeelding48: Gezondheidstoestand van de bodem (ill. CSD Ingenieurs, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 70 |
| Afbeelding 49: Kaart met de oppervlaktewateren (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 71 |
| Afbeelding50: Zones met overstromingsgevaar in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 72 |
| Afbeelding 51: Ongevalgevoelige zones in 2014 (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023) | 73 |
| Afbeelding 52: Ongevalgevoelige zones in 2022 (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023) | 74 |
| Afbeelding 53: Zones met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023) | 75 |
| Afbeelding 54: Projecten die in aanmerking worden genomen voor de te verwachten toekomstige situatie (ill. CSD Engineers; achtergrond Brugis, 2023) | 76 |
| Afbeelding 55: Illustratie van het project 'De wandelingen van Ukkel' (bron: Matexi, 2023) | 77 |
| Afbeelding 56: Illustratie van het project 'Heldensquare' (bron: Archi2000, 2023) | 78 |
| Afbeelding 57: Illustratie van het project 'Coghenblok' (bron: Vaneau Lecobel, 2023) | 78 |
| Afbeelding58: Illustratie van de Carsoelbrug (bron: MIVB, 2023) | 79 |
| Afbeelding 59: Illustratie van de herinrichting van de Gendarmendreef: fase I (bron: Gemeente Ukkel, 2023) | 80 |
| Afbeelding 60: uittreksel uit het geteste circulatieplan dat wordt getest in het Terkamerenbos (bron: Stad Brussel, geraadpleegd in februari 2023) | 81 |
| Afbeelding 61: MWS voetgangers – Te ondernemen acties (bron: Ontwerp van GMP, 2023) | 86 |
| Afbeelding 62: MWS fiets – Te ondernemen acties (bron: Ontwerp van GMP, 2023) | 92 |
| Afbeelding 63 Voorgestelde aanvullende routes (bron: GMP, 2023) | 94 |
| Afbeelding 64: Uitvoerig tracé van de noord-zuidroute via de Kamerdellelaan (bron: GMP, 2023) | 95 |
| Afbeelding 65: Aanvullende route voorgesteld in het zuidelijk gedeelte van de gemeente (bron: GMP, 2023) | 95 |
| Afbeelding 66: Aangepaste MWS openbaar vervoer (bron: Ontwerp van GMP, 2023) | 100 |

Lijst met tabellen

| | |
|--|-----|
| Tabel 1: Milieudomeinen en in de scorekaarten toegepaste analysecriteria | 83 |
| Tabel 2: Beoordeling van actie A1.1: Voetgangersnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 86 |
| Tabel 3: Beoordeling van actie A1.2 Voetgangersnetwerk – ANDERE MAATREGELEN (BRON: CSD Ingénieurs, 2023) | 89 |
| Tabel 4: Beoordeling van actie A1.3 Fietsnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 92 |
| Tabel 5: Beoordeling van actie A1.4: Fietsnetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 97 |
| Tabel6: Beoordeling van actie A1.5 Openbaarvervoersnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 100 |
| Tabel7: Beoordeling van actie A1.6 Openbaarvervoersnetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 102 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 8: Beoordeling van actie A1.7 Autonetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 104 |
| Tabel 9: Beoordeling van actie A1.8 Autonetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 106 |
| Tabel 10: Beoordeling van actie A1.9 Vrachtwagennetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 108 |
| Tabel 11: Beoordeling van het maaswerk Churchill (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 111 |
| Tabel 12: Beoordeling van het maaswerk Churchill – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 113 |
| Tabel 13: Beoordeling van het maaswerk Globe/Hoogte 100 (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 118 |
| Tabel 14: Beoordeling van het maaswerk Globe/Hoogte 100 (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 120 |
| Tabel 15: Actie A2.5: Maatregelen voor de andere maaswerken (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 123 |
| Tabel 16: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 125 |
| Tabel 17: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 128 |
| Tabel 18: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 130 |
| Tabel 19: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 132 |
| Tabel 20: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 134 |
| Tabel 21: Effectenbeoordeling van krachtlijn 4: Parkeren / Actie A4.1 (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 136 |
| Tabel 22: Effectenbeoordeling van krachtlijn 4.2: Parkeren (bron: CSD Ingénieurs, 2023) | 139 |

INLEIDING

CSD bevestigt hierbij dat het zijn opdracht met de vereiste 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 regels van de sector.

CSD baseert zich op de veronderstelling dat:

- de opdrachtgever of de door hem aangewezen derden de juiste en volledige informatie en documenten hebben verstrekt voor de uitvoering van de opdracht;
- de resultaten van zijn werk niet gedeeltelijk zullen worden gebruikt,
- de resultaten van zijn werk niet zullen worden gebruikt voor een ander doel dan overeengekomen of voor een ander doel zonder opnieuw te zijn onderzocht, en ook niet zullen worden overgenomen in gewijzigde omstandigheden.

Wanneer niet aan deze voorwaarden is voldaan, is CSD naar de opdrachtgever toe niet aansprakelijk voor enige schade die hieruit kan voortvloeien.

Als een derde partij de resultaten van het werk gebruikt of er beslissingen op baseert, wijst CSD alle verantwoordelijkheid af voor eventuele directe en indirecte schade die daaruit kan voortvloeien.

1 ALGEMENE INLEIDING

1.1 Uitwerkingskader van het effectenrapport (MER)

Dit milieueffectenrapport (MER) is opgesteld in het kader van de ontwikkeling van het nieuwe Gemeentelijk Mobiliteitsplan van de gemeente Ukkel (hierna het 'ontwerp van GemMP' genoemd).

De opstelling van dit rapport wordt gerechtvaardigd door het feit dat het GemMP-ontwerp een plan 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). De Europese Richtlijn 2001/42/EG, omgezet in Brusselse wetgeving in de Verordening van 18 maart 2004 "Ordonnantie betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's"¹, vereist dat er een milieubeoordeling wordt uitgevoerd voor plannen en programma's die aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu, en dit teneinde een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en bij te dragen tot de integratie van milieuoverwegingen in de uitwerking en goedkeuring van plannen en programma 's.

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

Wanneer een milieubeoordeling vereist is, moet deze worden uitgevoerd tijdens de uitwerking van het plan of programma en voordat het wordt goedgekeurd of onderworpen aan de wettelijke of reglementaire procedure (artikel 8 van de ordonnantie van 18 maart 2004). De inhoud van het MER moet de informatie bevatten die is opgenomen in bijlage C van het Brusselse Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO).

We merken op dat een nieuwe Ordonnantie (de zogenoemde Ordonnantie van "Mobiliteit") wordt opgesteld. Deze laatste bepaalt onder meer een kader voor het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GemMP) en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC). Het zou de ordonnantie van 26 juli 2013 vervangen. De GemMP (en hun MER) zouden niet langer verplicht maar facultatief zijn. Aangezien deze procedure werd gestart vóór de (komende) uitgifte van de nieuwe ordonnantie, blijft het MER verplicht².

1.2 Doelstellingen en structuur van het rapport

Een "milieueffectenrapport" (MER) over een plan of programma is een studie van de gevolgen voor het milieu die kunnen worden verwacht na de uitvoering van een strategisch of reglementair plan of programma, een officieel document met richtlijnen voor het creëren van nieuwe buurten, nieuwe gebouwen, enz. Of in dit geval de uitvoering van acties om duurzame mobiliteit op het gemeentelijk grondgebied te plannen, aansluitend bij het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) genaamd 'Good Move'.

Deze gevolgen, "effecten" genoemd, hebben betrekking op de verschillende parameters van onze omgeving in brede zin, dat wil zeggen dat ze fysiek (bv. bodem, water, lucht, geluid, natuurlijk en gebouwd erfgoed, enz.), sociaal-economisch (bv. effecten op de bevolking) of cultureel (bijv. stedelijke esthetiek) zijn.

Het doel van het MER in brede zin is de verschillende actoren een **competente en onafhankelijke** denkpiste aan te reiken om hen in staat te stellen hun rol te spelen met volledige kennis van de feiten met betrekking tot het uitwerkings- een besluitvormingsproces voor het ontwerpplan.

¹ Ordonnantie van 18 maart 2004: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2004031838&table_name=wet

² Opmerking van Brulocalis over deze toekomstige ordonnantie: <https://brulocalis.brussels/en/publications/new-order-mobility-plus-complete-and-tenant-recentes-account>

Het MER analyseert de effecten van het ontwerp van GemMP op het milieu door verschillende aspecten te analyseren:

- analyse van de geschiktheid van het ontwerp van GemMP voor de belangrijkste strategische doelstellingen van andere gewestelijke of gemeentelijke plannen die betrekking hebben op de gemeente Ukkel;
- analyse van de door het GemMP getroffen plannen;
- identificatie van gemeentelijke belangen binnen de verschillende milieugebieden, en dit door middel van de analyse van de bestaande situatie en de referentiesituatie;
- beoordeling van de effecten van het ontwerp van GemMP in een referentiesituatie om te analyseren in hoeverre het een bevredigend of afdoende antwoord biedt op de geïdentificeerde problemen;
- analyse van de milieueffecten (positief, negatief of neutraal) van elke actie die door het ontwerp van GemMP, op basis van een analyserooster.

De rol van dit MER bestaat er ook in:

- Alle eventuele middelen te identificeren die door de gemeente worden voorzien om dit te verhelpen, of om vast te stellen dat deze middelen ontbreken;
- Aanbevelingen te doen om de in het ontwerp van Gemeentelijk Mobiliteitsplan voorziene acties te verbeteren en de negatieve effecten tegen te gaan;
- Alternatieven voor te stellen en te analyseren.

De methodologie die wordt gebruikt voor de analyse van de effecten van het ontwerp van GemMP en de studieperimeter worden verderop beschreven in het hoofdstuk 'Effectenbeoordeling'.

Onderhavig MER is als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 1:** Algemene inleiding
- **Hoofdstuk 2:** Presentatie van het ontwerp van GemMP: het uitwerkingskader, de structuur, de doelstellingen en het ontwerp van actieplan, evenals de overwogen alternatieven;
- **Hoofdstuk 3:** Onderzoek van de doelstellingen van de ontwerp van GemMP in het licht van de bestaande of lopende plannen en programma's;
- **Hoofdstuk 4:** Diagnose van de bestaande situatie op het grondgebied van de gemeente Ukkel binnen de verschillende milieugebieden om zo de grootste uitdagingen ervan te benadrukken.
- **Hoofdstuk 5:** Presentatie van de te verwachten toekomstige situatie van het grondgebied van de gemeente Ukkel (huidige of toekomstige programma 's en projecten);
- **Hoofdstuk 6:** Evaluatie van de effecten van het ontwerp van GemMP en analyse van de interacties tussen de factoren. Dit hoofdstuk omvat een presentatie van de methodologische aanpak die voor de evaluatie werd gebruikt.
- **Hoofdstuk 7:** Conclusies, samenvatting van de aanbevelingen.

1.3 Gegevensbron

De drie luiken van het document van het GemMP werden uitgewerkt in verschillende tijdslijnen, namelijk:

- FASE I: Diagnose: gepubliceerd in januari 2022 en gebaseerd op eerdere analyses en waarnemingen (start van de procedure in 2021);
- FASE II: Doelstellingen: gepubliceerd in juli 2022;
- FASE III: Actieplan, gepubliceerd in mei 2023.

De beschrijving van de bestaande situatie in dit verslag is gebaseerd op:

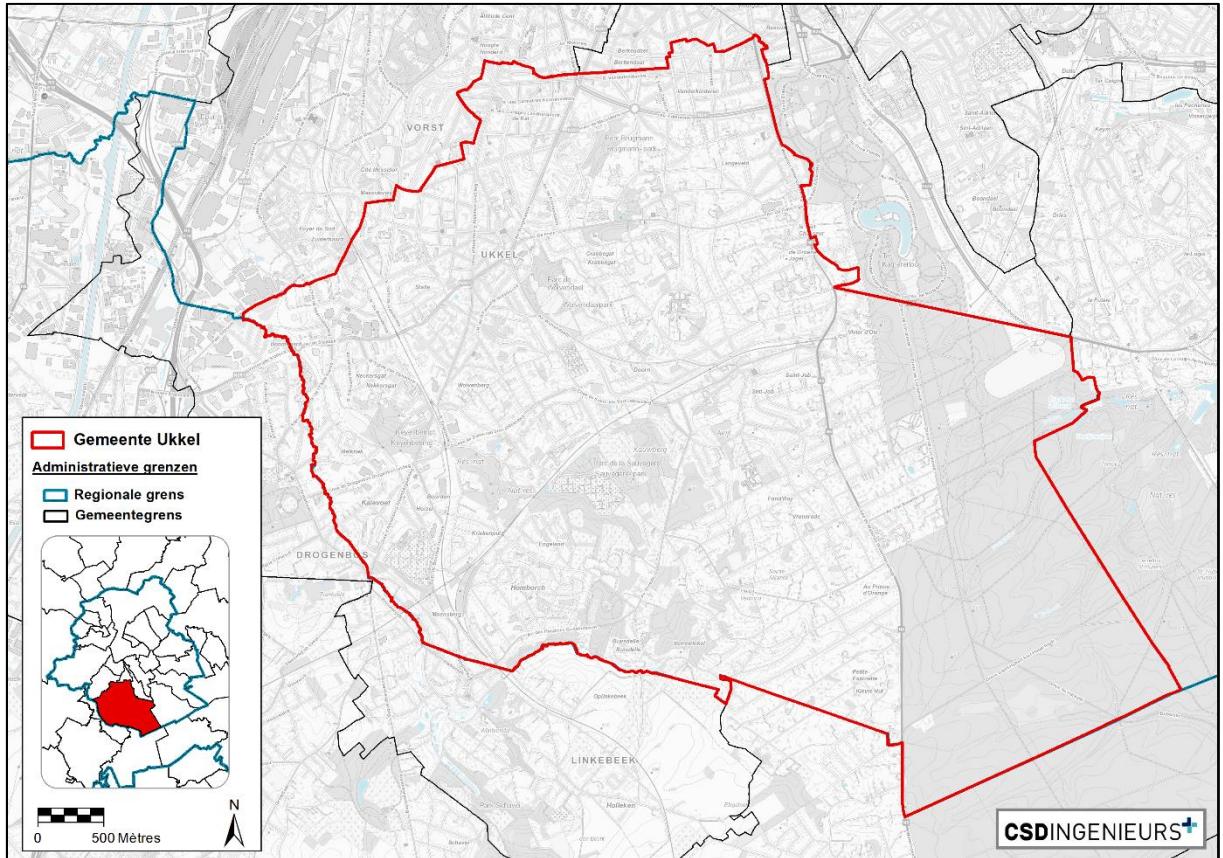
- Een eerste diagnose uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het ontwerp van GemMP, gepubliceerd in januari 2022 (publicatiedatum van het diagnosedocument van de bestaande situatie van onderhavig GemMP – FASE I). De door Traject gebruikte gegevens zijn echter ouder (2021).
- Een diepgaande thematische analyse uitgevoerd door het onderzoeksteam op basis van waarnemingen op het terrein en een mapping in 2022 en 2023.

Ook de overheid werd geraadpleegd om de lopende of toekomstige projecten en programma 's op het gemeentelijk grondgebied te kennen.

Voor verwijzingen die specifiek zijn voor elk milieugebied, verwijzen we de lezer naar de hoofdstukken 2 en 4 van dit rapport, inclusief de legendes en voetnoten.

1.4 Studieperimeter waarmee rekening werd gehouden

Aangezien het ontwerp van GemMP het grondgebied van de gemeente Ukkel beslaat, heeft de studieperimeter waarmee rekening wordt gehouden voor de milieueffectenbeoordeling betrekking op hetzelfde gebied. Voor de mobiliteitsanalyses en sociaaleconomische aspecten die betrekking hebben op de aangrenzende grondgebieden wordt het geografische studiegebied indien nodig uitgebreid tot buiten de gemeentegrenzen.



Afbeelding 1: Locatie van de gemeente (ill. CSD Engineers; achtergrond Brugis, 2023)

2 PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

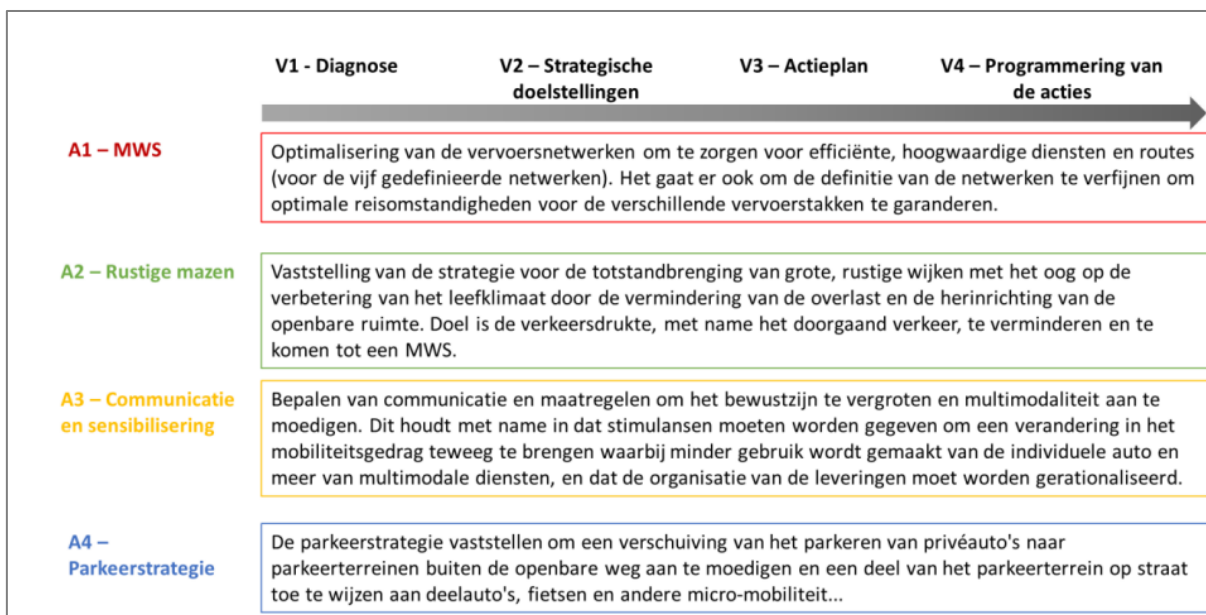
2.1 Uitwerkingskader van het ontwerp van GemMP

Zoals benadrukt in het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP), heeft de gemeente momenteel een GemMP dat dateert van 2006. Dat moet dus worden bijgewerkt in het licht van de ambities van de gemeente op het gebied van mobiliteit en van de nieuwe ontwikkelingen in het Brussels Gewest.

Bovendien zijn alle Brusselse gemeenten, 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 mobiliteit³, ook verplicht om hun GemMP elke 12 jaar te bij te werken. Ze zijn ook verplicht om hun gemeentelijk mobiliteitsplan te herzien binnen de 2 jaar na de goedkeuring van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 'Good Move' 2020-2030, dat in 2020 goedgekeurd werd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Elke gemeente moet de gewestelijke mobiliteitsambities vertalen op lokaal niveau.

2.2 Doelstellingen en structuur van het ontwerp van GemMP

Conform de Ordonnantie van 26 juli 2013 is het ontwerp van Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP) van de gemeente Ukkel gestructureerd in 4 luiken (of fases): Diagnose, strategische doelstellingen, actieplan en programmering van de acties. Zoals hieronder wordt geïllustreerd, is elk luik georganiseerd rond 4 belangrijke werkassen die voortvloeien uit het GMP Good Move, met name: Realisatie van de multimodale wegenspecialisatie (MWS), de strategie voor realisatie van verkeersluwe mazen; communicatie en bewustmakings- en stimuleringsmaatregelen voor multimodaliteit en de parkeerstrategie.



Afbeelding 2: De vier luiken en vier werkassen van het ontwerp van GemMP van Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

De diagnose van de bestaande situatie (luik of fase 1 van het ontwerp van GemMP) en de definitie van de doelstellingen van het ontwerp van GemMP (fase 2) werden opgesteld tussen april 2021 en juli 2022.

³ Ordonnantie van 26 juli 2013: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2013072605&table_name=wet

Onderstaande tabel toont de verschillende strategische doelstellingen van het ontwerp van GemMP, per werkas.

A1: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE (MWS)

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

- De aanpassing van verschillende voetgangersstukken voorgesteld door Good Move voor meer consistentie op het netwerk
- Een goede toegankelijkheid van de haltes van het structurele openbaar vervoer voor voetgangers
- De integratie van paden, steegjes en ontmoetingsplaatsen / woongebieden binnen het voetgangersnetwerk en de ontwikkeling ervan
- De aanpassing van het fietsnetwerk tot een COMFORT-hiërarchie
- Kleine aanpassingen voor het netwerk van het openbaarvervoersnet
- Geen wijziging van het autonetwerk voorgesteld door het Gewest, maar er wordt rekening gehouden met het wegennet in het zuidelijke deel van de gemeente Ukkel
- Specificering van de algemene voorwaarden voor de goede werking van de multimodale wegenspecialisatie

A2: STRATEGIE VOOR AUTOLUWERE MAZEN

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

- De afschaffing/beperking van het doorgaand verkeer
- Het beheer van het volume plaatselijk verkeer
- De beveiliging van ongevalgevoelige zones en de ontwikkeling van autoluwe zones
- Een prioritaire interventie op de structurele netwerken en volgens het STOP-principe

A3: COMMUNICATIE EN BEWUSTMAKINGS- EN STIMULERINGSMAATREGELEN VOOR MULTIMODALITEIT

- Ervoor zorgen dat alle burgers toegang hebben tot informatie over de verschillende verplaatsingswijzen
- Een vernieuwde communicatiestrategie over multimodaliteit ontwikkelen
- De verschillende mobiliteitsdiensten toegankelijk maken voor zoveel mogelijk mensen
- Gemak van intermodaliteit;
- Van de gemeente een voorbeeldadministratie inzake mobiliteit maken

A4: PARKEERSTRATEGIE

- De parkeeroppervlakte op straat verkleinen en parkeerplaatsen blijven voorbehouden
- Zorgen voor een voldoende aantal en beschikbare leveringsruimtes
- De parkeerdruk verlagen door een aangepast gemeentelijk parkeerbeleid
- Het parkeren vergemakkelijken voor gebruikers met een toegevoegde waarde voor de werking van het Gewest
- De parkeervraag oriënteren tussen parkeren op de weg en "buiten de weg" volgens de sites en de verwachte toepassingen van de openbare ruimte.

- De ontwikkeling van elektrische motoren ondersteunen

2.3 Presentatie van het actieplan

In fase 3 van de uitwerking presenteert het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP) van Ukkel een actieplan en een programmatie voor de uitvoering van deze acties om de hierboven voorgestelde strategische doelstellingen te behalen. Deze zijn ingedeeld naar werkassess en naar doelstellingen, d.w.z. (uittreksel uit het GemMP – FASE II):

- *Doelstelling 1: Goede netwerkprestaties garanderen voor alle vervoerswijzen*
“Voor elk vervoersnetwerk (te voet, fiets, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens) wordt een reeks maatregelen voorgesteld om te voldoen aan het verwachte prestatieniveau voor elke weg. Het gaat onder meer om maatregelen voor de ontwikkeling en/ of herinrichting van wegen (gemeentelijk of gewestelijk) en openbare ruimten. Specifieker betreft het hier de assen die zijn opgenomen in de PLUS- en COMFORT-netwerken. ”
- *Doelstelling 2: De levenskwaliteit in de Ukkelse wijken verbeteren*
“De gemeente telt 8 mazen op haar grondgebied, namelijk Churchill, Globe-Altitude 100, Sterrewacht, Ukkel-Zuid, Brugmann, Neerstalle, Kalevoet en Lotharingen. Het GemMP zal maatregelen definiëren voor al deze mazen, maar in het bijzonder voor de mazen Churchill en Globe-Altitude 100, die in fase 2 geselecteerd werden op basis van de huidige belangen. Daarom werd een diepgaande studie uitgevoerd voor deze twee mazen, zoals voorzien in de modaliteiten van het GemMP. Daarnaast wordt ook onderzoek verricht op het niveau van andere mazen, met name de mazen Neerstalle (lokaal mobiliteitscontract in ontwikkeling – scenariofase), Lotharingen of Kalevoet (gerichte onderzoeken). “
- *Doelstelling 3: Ukkelse inwoners en gebruikers begeleiden in de richting van multimodaliteit*
“Parallel met het denkwerk rond infrastructuur wordt een reeks acties voorgesteld op het gebied van ondersteuning, bewustmaking en communicatie om het beheer van de mobiliteit van personen en goederen op het grondgebied te verbeteren en multimodaliteit te bevorderen”.
- *Doelstelling 4: een globale en aangepaste parkeerstrategie ontwikkelen*
“Het parkeerbeleid maakt integraal deel van het mobiliteitsbeleid. Het GemMP is gebaseerd op de belangrijkste gemeentelijke doelstellingen die zijn vastgelegd in het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP). Het is de bedoeling het parkeeractieplan bij te werken en verder te ontwikkelen om te kunnen voldoen aan de behoeften (parkeren bewoners, fietsenstalling, parkeren buiten de weg, voorbehouden parkeerplaatsen ...), en dit mooi aansluitend bij de gewestelijke roadmap inzake parkeren.

We merken op dat het GemMP een visie op mobiliteit biedt voor de komende 10 jaar en dat de verschillende acties en doelstellingen die hierboven werden besproken, gespreid zijn in de tijd:

“De acties van dit plan moeten progressief worden uitgevoerd, afhankelijk van de beschikbare menselijke en budgettaire middelen. Zoals aangegeven kunnen sommige acties op korte termijn worden opgestart, terwijl andere, die bijvoorbeeld aanvullend onderzoek of haalbaarheidsstudies vereisen, bedoeld zijn voor de middellange termijn (5 tot 10 jaar, wat de geldigheidsdatum van dit GemMP is). Een grote meerderheid zijn ook acties die in de loop van de tijd moeten worden verdergezet en/of geïntensiveerd en vooral continu moeten worden uitgevoerd, met name de acties die betrekking hebben op de bewustmaking en ondersteuning van lokale actoren. “

2.3.1 Doelstelling nr.1: Goede netwerkprestaties garanderen 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 – Andere maatregelen |
| A1.5 | Openbaarvervoersnet (Plus, Comfort, Wijk) |
| A1.6 | Openbaarvervoersnet - Andere maatregelen |
| A1.7 | Autonetwerk (Plus, Comfort, Wijk) |
| A1.8 | Autonetwerk – Andere maatregelen |
| A1.9 | Vrachtverkeernetwerk (Plus, Comfort, Wijk) |

2.3.2 Doelstelling nr. 2: De levenskwaliteit in de Ukkelse wijken verbeteren

| Nr. Actie | Naam maatregel |
|-----------|----------------------------------|
| A2.1 | Maas Churchill: |
| A2.2 | Maas Globe/ Altitude 100 |
| A2.3 | Maatregelen voor de andere mazen |

2.3.3 Doelstelling nr.3: Ukkelse inwoners en gebruikers begeleiden in de richting van multimodaliteit

| Nr. Actie | Naam maatregel |
|-----------|---------------------------|
| A3.1 | Verplaatsing van personen |
| A3.2 | Goederenvervoer |

2.3.4 Doelstelling nr. 4: een globale en aangepaste parkeerstrategie ontwikkelen

| Nr. Actie | Naam maatregel |
|-----------|---|
| A4.1 | Het parkeerbeleid in Ukkel in een servicegerichte aanpak verankeren om aan de verschillende toepassingen en mobiliteitsnoden te voldoen. |
| A4.2 | De parkeervraag beter oriënteren tussen parkeren op de weg en "buiten de weg" volgens de sites en de verwachte toepassingen van de openbare ruimte. |
| A4.3 | Deze actie biedt maatregelen en mogelijkheden om de overgang van voertuigen op fossiele brandstoffen naar elektrische voertuigen te ondersteunen. |

2.4 Participatief uitwerkingsproces

Voor de uitwerking van het GemMP wilde de gemeente Ukkel de deelname van alle geïnteresseerden zoveel mogelijk stimuleren, zoals:

- Burgers en inwoners van de gemeente;
- Diverse sociale en culturele verenigingen;
- Academische en economische actoren;
- Buurtcomités.

Tijdens de 1^{ste} diagnosefase zijn met behulp van het studiebureau Faciliyo contacten gelegd met verenigingen en comités om zoveel mogelijk mensen te mobiliseren. Er werd ook een ruimte op de website gewijd aan het GemMP: uccl.monopinion.belgium, om burgers te informeren en te betrekken bij het denkwerk rond mobiliteit.

Van 10 mei tot 10 juni 2021 werd via dit platform een enquête verspreid met 1.084 resultaten. Op de laatste dag van de enquête werd een workshop georganiseerd. 70 mensen hebben deelgenomen. Dankzij de resultaten van de enquête en de workshop⁴ kon de pre-diagnose verder worden uitgediept en konden de methodologie en intenties van het toekomstige GemMP worden gedeeld.

Naast burgers hebben ook een aantal collectieven en verenigingen van Ukkel hun opmerkingen en meningen gedeeld door middel van rechtstreeks contact (post, nota's, adviezen ...):

- Gemeentelijke Adviesraad voor personen met een handicap van Ukkel;
- Ukkelse Adviesraad voor Ouderen (UAO)
- Burgercollectief Schlumbergerpark;
- Buurtcomité Fond'Roy;
- Comités ACQU – gegroepeerd advies;
- Wijk Oxy15;
- of het Kinsendael-comité.

Deze adviezen werden gelezen en in aanmerking genomen voor de diagnosefase.

⁴ Documenten van de workshop: <https://uccl.monopinion.belgium.be/processes/plan-communal-de-mobilite/f/235/>

3 ONDERZOEK VAN DE DOELSTELLINGEN VAN HET ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN MET BETREKKING TOT DE GELDENDE PLANNEN EN PROGRAMMA'S

3.1 Gewestelijke plannen en programma's

3.1.1 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Presentatie

Het GPDO is een strategisch document dat de territoriale visie definieert voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2040. Het plan richt zich op ruimtelijke ordening en gewestelijke projecten rond 4 belangrijke thematische assen:

1. Het grondgebied mobiliseren om het kader voor territoriale ontwikkeling uit te werken en nieuwe wijken te ontwikkelen;
2. Het grondgebied mobiliseren om een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te creëren;
3. Het grondgebied mobiliseren om de stedelijke economie te ontwikkelen;
4. Het grondgebied mobiliseren om multimodale verplaatsingen te bevorderen;

As 4 gaat specifiek over de mobiliteit in het Brussels Gewest. Met het GPDO willen de gewestelijke overheden een duurzaam evenwicht tot stand brengen tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, bewoners, gebruikers) en de bescherming van het milieu en de gezondheid, met name door multimodale verplaatsingen te bevorderen op verschillende niveaus van het grondgebied⁵. Het GPDO definieert het Brusselse mobiliteitskader door middel van 'mobiliteitscorridors': deze grote assen irrigeren de stad en zullen op termijn efficiënte verplaatsingen mogelijk maken (zie onderstaande figuur). Het GPDO geeft voorrang aan actieve vervoerswijzen (wandelen, fietsen...) en openbaar vervoer op deze assen en meer in het algemeen in het Gewest, en dit ten opzichte van het gebruik van de individuele auto.

Het Gewest is wil ambitieus optreden binnen het domein van zijn eigen bevoegdheden, en wel door 3 doelstellingen te definiëren, onderverdeeld in verschillende hefbomen:

- Het aantal verplaatsingen met de individuele auto beperken en tegen 2030 komen tot een modaal aandeel van 25% (ten opzichte van 32% nu), rekening houdend met de toekomstige toename van het aantal verplaatsingen. Deze eerste doelstelling wordt gespecificeerd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (zie hieronder);
- Het standaard autowegennet tegen 2030 omvormen tot stedelijke boulevards en mobiliteitscorridors;
- Van actieve vervoersmodi de belangrijkste verplaatsingswijze maken voor trajecten van minder dan 5 km.

Vijf bevindingen werden vastgesteld en dienden als uitgangspunt voor het denkwerk rond mobiliteit:

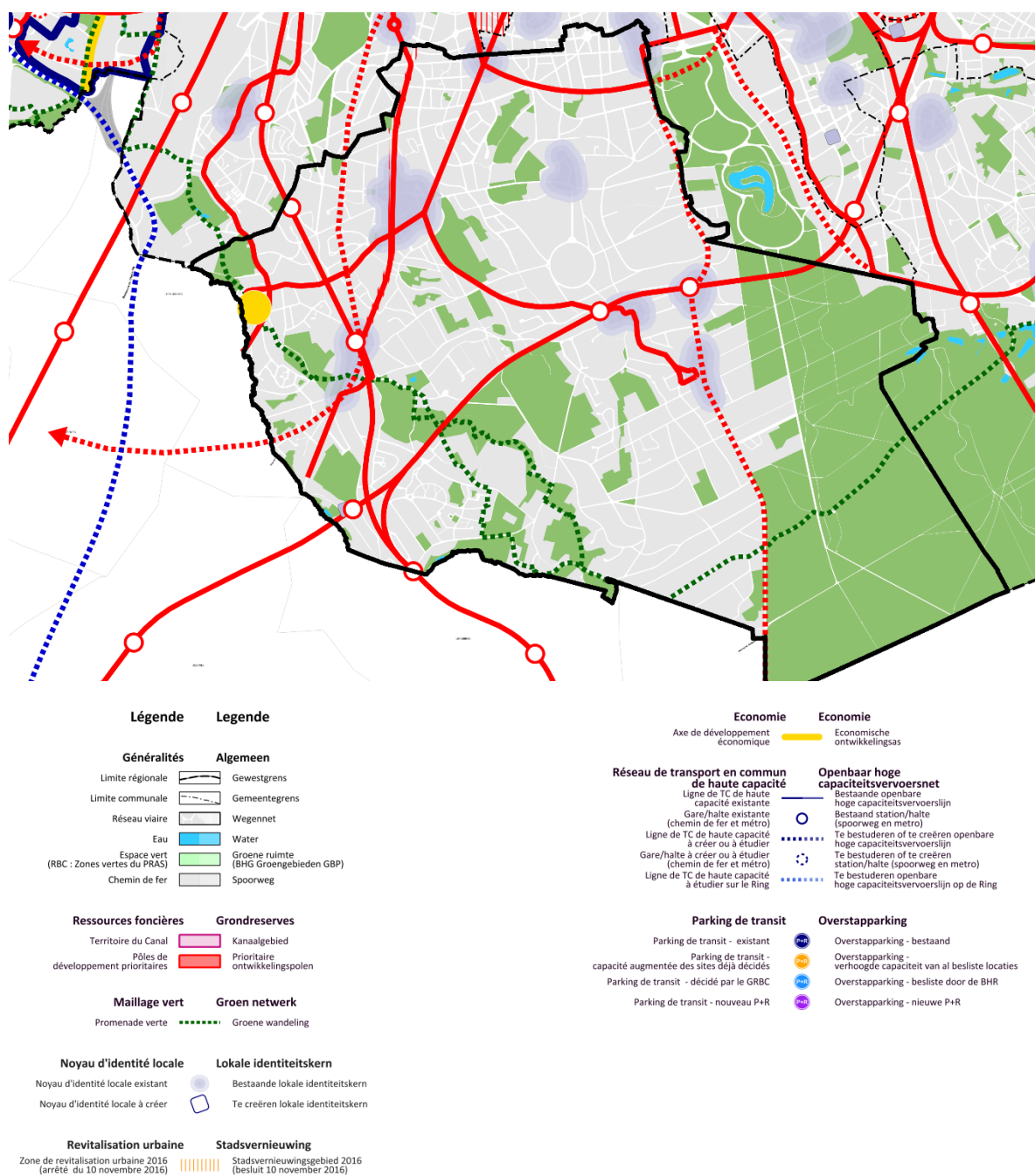
- de mobiliteit van Brussel is grootstedelijk.
- mobiliteit is een factor van sociale cohesie.
- alternatieven voor auto 's zijn nog niet aantrekkelijk genoeg,

⁵ Internationale en nationale schaal, grootstedelijke schaal en gewestelijke en lokale schaal

- de milieu-impact van de mobiliteit is te groot,
- En de stedelijke integratie van de mobiliteitsinfrastructuur is niet optimaal.

De implementatie van dit mobiliteitsbeleid vertaalt zich vooral in de uitvoering van het GMP 'Good Move' (zie hieronder).

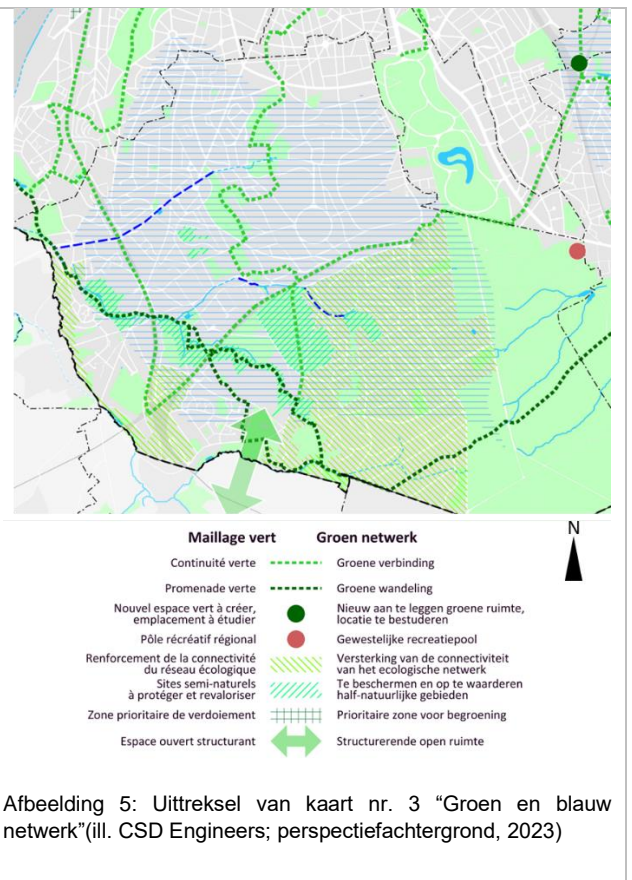
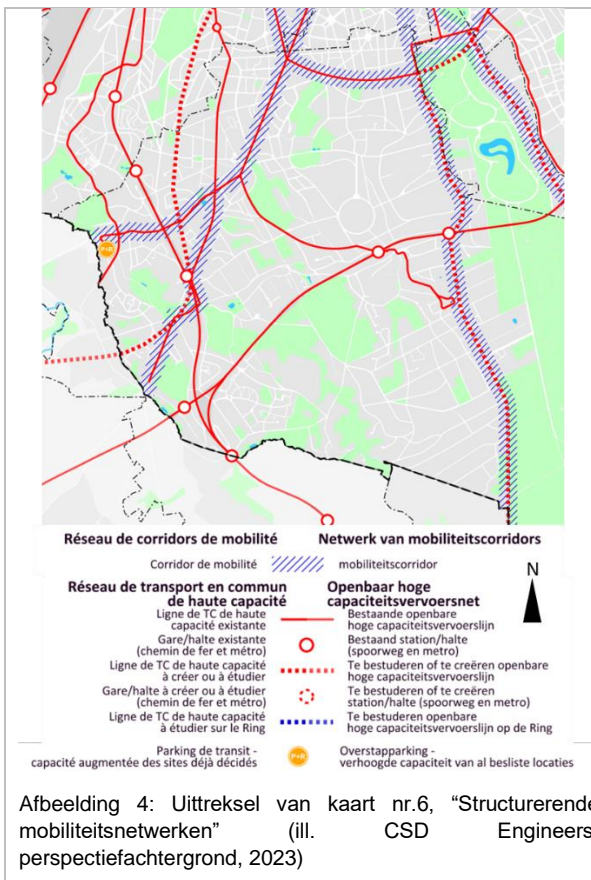
Het GPDO omvat 8 thematische kaarten die de visie en ambities van het Gewest omzetten op territoriale schaal. Op de laatste van deze kaarten, kaart 8 'Stadsproject', kunnen we onder andere zien dat het GPDO een belangrijke rol toekent aan de Waterloo- en Alsembergsesteenweg. Deze wegen maken deel uit van het structurele mobiliteitsnetwerk van Ukkel. Een enkele "Transitparking: Transitparking - verhoogde capaciteit van reeds vastliggende terreinen" wordt geïdentificeerd in het noordwesten van de gemeente; het betreft de parkeergarage Stalle (zie ook onderstaande figuur 4).



Afbeelding 3: Uittreksel van kaart nr.8 'Stadsontwerp' (ill. CSD Engineers; perspectiefachtergrond, 2023)

Op kaart 3, 'Groen en blauw netwerk', van het GPDO zijn bepaalde delen van de Groene Wandeling herkenbaar (deze loopt door het zuiden van de gemeente: route die rond het Gewest loopt en kan worden gebruikt door fietsers en voetgangers). Een stuk van het zuidoostelijke deel van de gemeente is opgenomen als "versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk". Er worden ook groene continuïteiten waargenomen. Wat het blauwe netwerk betreft, vormt een aanzienlijk deel van de gemeente een "prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen"; er zijn ook in het noorden en het midden van de gemeente nog twee "assen" geïdentificeerd. Zo vormt het natuurreservaat Kinsendael-Kriekenput, in het zuiden van Ukkel, een belangrijk knooppunt van het groene en blauwe netwerk van het Gewest en het beschikt over een sterke natuurlijke diversiteit (bos, vijver, waterlopen, weide, enz.).

Ten slotte toont kaart 6 van het GPDO verschillende lijnen van openbaar vervoer met hoge capaciteit om te creëren of te bestuderen en verschillende mobiliteitscorridors (Waterloosesteenweg, Alesbergsesteenweg en Brugmannlaan, enz.).



Links naar het ontwerp van GemMP

De actieve vervoerswijzen worden goed in aanmerking genomen in het ontwerp van GemMP, dat herinnert aan het STOP-principe (prioriteit voor voetgangers, dan voor fietsers, het openbaarvervoernet en ten slotte het autoverkeer en het vrachtverkeer) wanneer er keuzes moeten worden gemaakt. De wijkcentraliteiten worden versterkt door de acties van het ontwerp van GemMP.

Het groene en blauwe netwerk is niet rechtstreeks betrokken bij het ontwerp van GemMP. Elke herinrichting van de openbare ruimte (met name door de herbestemming van de wegen) moet echter bijdragen tot de verwezenlijking van de vergroeningsdoelstellingen van het GPDO.

3.1.2 Gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move" (GMP)

Presentatie

Het Gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move" (GMP) werd in 2020 goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het plan definieert de belangrijkste beleidsoriëntaties op het gebied van mobiliteit op schaal van het Brussels Gewest. Het doel van het plan is de leefomgeving en de veiligheid van de inwoners te verbeteren en tegelijk de demografische en economische ontwikkeling van het Gewest te ondersteunen. Het GMP sluit dus aan bij de doelstellingen van het Gewest inzake territoriale ontwikkeling en beperking van de opwarming van de aarde. Het omvat ook de directe invoering van 4 'Mobiliteit' van het GPDO (hierboven voorgesteld), die het operationeel maakt en aanvult.

Concreet is het actieplan Good Move onderverdeeld in zes transversale focuspunten op basis van een 'City Vision' en een 'Mobility Vision':

- **"Good Neighbourhood":** het kaderen van de mobiliteit in de wijken en het verbeteren van de levenskwaliteit van de bewoners;
- **Good Network:** het organiseren van de vervoernetwerken en het verzekeren van een goed presterende dienstverlening;
- **Good Service:** het aanbieden van een palet geïntegreerde diensten aan de inwoners en gebruikers van het gewest;
- **Good Choice:** het oriënteren van de individuele en collectieve keuzes zonder inbreuk te maken op de individuele vrijheid;
- **Good Partner:** zorgen voor een op partnerschap gebaseerd beheer van het mobiliteitsplan;
- **Good Knowledge:** actualiseren van de mobiliteitsgegevens en regelmatig evalueren van het Good Move-plan. "

Het GMP Good Move introduceert het concept van de mazen⁶.

Enkele van de vele maatregelen het GMP vooropstelt, zijn:

- De vermindering van het autoverkeer op gewestelijk en grootstedelijk niveau met 25% tegen 2030;
- De beheersing van het verkeer met als doel het evenwicht van de openbare ruimte te herstellen ten voordele van alle gebruikers en de actieve mobiliteit, en het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren.
- De invoering van 250 km² aan autoluwe zones onder de vorm van voetgangerszones, woongebieden of ontmoetingsplaatsen.

Hiervoor herziet het GMP de hiërarchie van de wegen op basis van een multimodale benadering. De multimodale specialisatie van de wegen mag niet leiden tot een eenvoudige geografische verschuiving van de verkeersstromen en de daarbij horende overlast. Ze sluit aan bij een globaal mobiliteitsbeleid dat de verkeersstromen vermindert en waardoor de lokale wegen ontlast worden. Good Move streeft naar een toepassing van het STOP-principe op alle niveaus van het mobiliteitsbeleid.

Good Move wil tegen 2030 het aanbod parkeerplaatsen op straat terugbrengen tot maximum 205.000 (nu zijn dat ongeveer 265.000 plaatsen). In ruil daarvoor voorziet Good Move het aantal parkeerplaatsen buiten de weg voor omwonenden te verhogen met minstens 20.000 plaatsen. Dit maakt deel uit van het actieplan van Good Move (Acties A4 "Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken" en D2 " De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als

⁶ Het concept van de mazen werd door het Brussels Gewest geïntroduceerd in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move'. Een maas is een wijk die het Gewest wat luwer wil maken door het doorgaand verkeer te beperken, een verkeersplan voor te stellen, de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer te bevorderen, en de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren.

hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken").

Het GMP Good Move is onderworpen aan een milieueffectbeoordeling. Het rapport is beschikbaar op de website van Mobiliteit-Brussel die gewijd is aan dit plan⁷.

Het GMP introduceert ook een nieuw instrument: het lokaal mobiliteitscontract (LMC). Dit wordt verder uitgewerkt in infra.

Links naar het ontwerp van GemMP

Het ontwerp van GemMP is rechtstreeks gekoppeld aan het GMP Good Move. Het vertaalt trouwens ook gewestelijke doelstellingen op gemeentelijk niveau door middel van de 4 assen waarin de acties zijn geïntegreerd.

3.1.3 Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

Presentatie

Om de parkeerregels in de 19 Brusselse gemeenten te vereenvoudigen en te harmoniseren, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) opgesteld.

Dit gewestelijk parkeerbeleid heeft de volgende doelstellingen:

- Het parkeerbeleid in Brusselse gemeenten harmoniseren en vereenvoudigen;
- De omwonenden een parkeerplaats geven in de buurt van hun woning;
- Ruimte vrijmaken op de wegen voor andere vervoerswijzen (eigen bedding voor openbaar vervoer, inrichtingen voor voetgangers, fietspaden);
- Alternatieven voor de auto stimuleren: openbaar vervoer en zachte mobiliteit (fietsen en wandelen), zowel voor de Brusselaars als de pendelaars.

De gemeenten werden uitgenodigd om een Gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) uit te werken. Deze plannen beschrijven in detail hoe ze bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen en parkeerplaatsen in geregementeerde parkeerzones te beheren.

In de praktijk hebben niet alle gemeenten een parkeerplan goedgekeurd, althans niet volledig in overeenstemming met de voorschriften van het GPBP.

We merken ook op dat in juli 2022 een nieuwe ordonnantie betreffende parkeerplaatsen op Brussels grondgebied het levenslicht zag, namelijk de *ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerwijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*⁸. Deze Ordonnantie is bedoeld om het parkeerbeleid te herzien, met name door de regering de mogelijkheid te bieden de voorwaarden te bepalen inzake tarificatie, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, toegankelijkheid, gezondheid, veiligheid, verlichting en bewegwijzering.

Links naar het ontwerp van GemMP

De strategische doelstellingen van het bestaande GPBP begeleiden de uitwerking van het ontwerp van GemMP inzake parkeren. De gemeente Ukkel heeft ook een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), dat hieronder wordt voorgesteld en waarop het ontwerp van GemMP gedeeltelijk is gebaseerd.

⁷ Webpagina van Brussel Mobiliteit over het GMP Good Move: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

⁸ Ordonnantie van 06/07/2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerwijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (openjustice.be)

3.1.4 Gewestelijk plan voor het goederenvervoer

Presentatie

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondervindt moeilijkheden bij de organisatie van het goederenvervoer. Hoewel het goederenvervoer slechts een relatief klein deel van het totale verkeer vertegenwoordigt (14%: 6% vrachtwagens en 8% bestelwagens, op basis van tellingen uitgevoerd door Brussel Mobiliteit in 2012), zorgen voor problemen op het gebied van toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid in de stad.

Om deze goederenstromen te optimaliseren en efficiënter te maken, heeft het Gewest een plan uitgewerkt voor de ontwikkeling van een algemene beleidsstrategie inzake goederenvervoer. Dit plan:

- Garandeert de bevoorrading van de stad;
- Beperkt de overlast;
- Streeft naar een integratie in de ontwikkeling van de logistieke activiteiten in het Gewest;
- Houdt rekening met de zorg van het Gewest betreffende duurzame ontwikkeling.

Concreet stelt het actieplan oplossingen voor voor een slimmere en schonere bevoorrading. De strategische doelstellingen en prioriteiten in de visie op de organisatie van het toekomstig goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden beschreven op basis van de volgende vijf assen:

- Fysieke structuur van stedelijke distributie, vermindering en optimalisatie van de bewegingen van voertuigen die goederen in en naar de stad brengen (ingevoerde distributiestructuur: stedelijk distributiecentrum (SDC), onthaalpunt van goederen, pakjesautomaten (bv. bpack), ondersteuning van innovatieve privé-initiatieven...).
- Territoriale planning en vastgoedsector (leveringen van verschillende bedrijven bundelen, spelers van de logistieke sector sensibiliseren, terreinen voorbehouden voor bestemmingen als stedelijke distributie en logistiek ...);
- Operationele maatregelen ter verbetering van de efficiëntie van stedelijke leveringen (verbetering van de leveringen over de weg, uitrol van vrachtroutes, kilometerheffing voor vrachtwagens (> 3,5 ton), parkeerplaatsen voorbehouden voor leveringen en vrachtwagens, garantie van leveringen in de stad door minder vervuilende voertuigen ...)
- Data, onderzoek en innovatie
- Coördinerende rol van het Gewest.

Links naar het ontwerp van GemMP

Het ontwerp van GemMP moet onder meer betrekking hebben op de problematiek van de stedelijke logistiek en bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen ter zake, en tegelijk zorgen voor de compatibiliteit met andere types en vormen van verplaatsing.

3.1.5 Gewestelijke bijdrage tot het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) 2021-2030

Presentatie

Op 24 oktober 2019 heeft de Brusselse regering haar Energie- en Klimaatplan 2030 goedgekeurd. In overeenstemming met de Verordening betreffende de governance van de Energie- en klimaatactie-unie moet elke lidstaat een Energie- en Klimaatplan 2030 uitwerken; het gaat dus om de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan. Dit plan, doorgaans het Brussels NEKP genoemd, richt zich voornamelijk op drie assen die vallen onder de gewestelijke bevoegdheden: klimaatactie, energie-efficiëntie en innovatie.

Op het gebied van mobiliteit wil het Brusselse plan de volgende twee uitdagingen het hoofd bieden:

- De behoefte aan mobiliteit die broeikasgassen uitstoot en energie verbruikt beperken (doelstelling die ook de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' nastreeft);
- De prestaties van het Brusselse wagenpark verbeteren door de evolutie naar een emissievrij wagenpark. De transitie is al gestart met de invoering van de lage-emissiezone en wordt bevestigd door de wil van de regering om diesel tegen uiterlijk in 2030 te laten verdwijnen, en benzine en LPG uiterlijk tegen 2035.

Links naar het ontwerp van GemMP

Het GemMP vertaalt de doelstellingen van het NEKP (en Good Move) op gemeentelijk niveau door actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en de ontwikkeling van het netwerk van laadstations voor elektrische voertuigen te stimuleren.

3.1.6 Gewestelijk Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP)⁹

Presentatie

Het HABP bestrijkt de periode 2019-2023 en staat in voor de wettelijke uitvoering van het gewestelijke afvalbeleid. Dit is het 5^{de} afvalbeheerplan van BHG. In de loop der jaren is het bevoegdheidsdomein van het traditionele afvalbeleid uitgebreid en steeds meer systemisch en horizontaal geworden, en dit door de opname in Europese en Brusselse teksten van de Lansink-schaal en het 'preventie'-niveau enerzijds en de circulaire economie anderzijds. Het afvalbeleid is dus verschoven van een 'end of pipe' standpunt dat uitsluitend gericht was op het einde van de levensduur van producten onder de vorm van afval, naar een cradle-to-cradle-perspectief dat eigen is aan de circulaire economie en waarbij het de bedoeling is om de waarde van hulpbronnen zoveel mogelijk binnen ons economisch systeem te behouden.

Vandaag is het beleid inzake hulpbronnen en afval gericht op een sobere en verantwoorde consumptie vooraf en op het traditionele afvalbeheer achteraf, met inbegrip van de nieuwe praktijken van de collaboratieve economie en de deeleconomie op de tussenniveaus.

De algemene doelstellingen van het HABP zijn drievoudig:

- de transformatie naar meer duurzame en circulaire consumentenpraktijken verankeren;
- het behoud en de valorisatie van materialen maximaliseren, waar mogelijk lokaal;
- de aanbodzijde van de economie in de circulaire praktijk brengen.

Het HABP 2018-2023 en daarna is dus georganiseerd in 7 strategische doelstellingen die allemaal prioriteiten zijn; ze zijn allemaal onderverdeeld in verschillende operationele doelstellingen die op hun beurt maatregelen bevatten die moeten worden uitgevoerd.

Van de zes belangrijkste maatregelen van het plan hebben er twee betrekking op de mobiliteit en de openbare ruimte:

- De inzamelingsystemen van afvalbeheerders diversifiëren en vermenigvuldigen om afvalverbranding te voorkomen en hergebruik en recyclage te bevorderen.
- Financiering en ondersteuning van projecten voor hergebruik en recyclage van bouwmaterialen op de werven.

Links naar het ontwerp van GemMP

⁹ Volgens het webportaal van Leefmilieu Brussel.

De herinrichtingsprojecten die in het ontwerp van GemMP worden voorgesteld, moeten aansluiten bij een goed afvalinzamelingssysteem (straatvuilnisbakken en glascontainers) en gepaard gaan met denkwerk rond het mogelijke hergebruik of de recyclage van afval van werven bij de herinrichting van openbare ruimtes.

3.1.7 Plan Quiet.Brussel

Presentatie

Met het oog op een daadwerkelijk geïntegreerd geluidsbeleid heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1997 een specifieke wetgeving aangenomen om het welzijn van de bevolking te verzoenen met de behoeften aan mobiliteit, economische activiteiten en vrije tijd.

In juni 2000 heeft deze verordening geleid tot de uitwerking van een eerste 'geluidsplan'. Op 2 april 2009 heeft de Brusselse regering een tweede plan voor de strijd tegen lawaai goedgekeurd voor de periode 2008-2013.

In 2012 werd het plan geëvalueerd. Onlangs heeft het Gewest zijn geluidsplan bijgewerkt onder de vorm van een nieuw plan genaamd 'Quiet.Brussels', goedgekeurd op 28 februari 2019 door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het nieuwe plan heeft de volgende doelstellingen: *"de effecten van lawaai op de gezondheid verminderen, zorgen dat iedereen toegang heeft tot rust en de stad aantrekkelijk behouden"*¹⁰.

Links naar het ontwerp van GemMP

Aangezien het wegvervoer een van de belangrijkste bronnen van lawaai is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, moet het ontwerp van GemMP ervoor zorgen dat de geluids- en trillingsvoorschriften in zijn projecten worden geïntegreerd om bij te dragen tot de bestrijding van lawaai in de stad.

Dit kan voornamelijk gebeuren door de vermindering van het autoverkeer, de elektrificatie van het wagenpark en de kwaliteit van de straatbedekkingsmaterialen.

3.1.8 Strategie Good Soil

Presentatie

Het doel van de strategie 'Good Soil' van Leefmilieu Brussel is alle bodems in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschermen en verbeteren. Deze strategie, binnenkort het 'Plan Good Soil', streeft naar de ontwikkeling van een geïntegreerd beheer van de Brusselse bodems door alle bedreigingen te bestrijden en de ontwikkeling van levende bodems zo snel mogelijk te bevorderen.

Links naar het ontwerp van GemMP

De herinrichtingen van de openbare ruimte als gevolg van de acties van het ontwerp van GemMP zullen een impact hebben op de bodem. Ze moeten voorkomen dat nieuwe bronnen van bodemverontreiniging worden gecreëerd en bijdragen tot de verbetering van de bodem door aanplantingen in de volle grond.

¹⁰ QUIET.BRUSSELS plan: De actie van het Brussels Gewest | De officiële website van Leefmilieu Brussel

3.2 Gemeentelijke plannen en -programma's

3.2.1 gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP)

Presentatie

De gemeente Ukkel beschikt sinds juni 2016 over een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP). Het heeft drie doelstellingen:

- De handel ondersteunen;
- Het parkeren in woongebieden gemakkelijker maken;
- de door het Gewest in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan ingevoerde maatregelen voor harmonisering naleven

We merken op dat volgens de diagnose van het GemMP (hierna, uittreksel van het GemMP – FASE I), “*het Gemeentelijk parkeeractieplan 2016*” verwees naar:

- *eenmalige problemen in verband met leveringen in bepaalde handelskernen (Alsebergse- en Waterloosesteenweg of in de buurt van de Vanderkinderestraat)*
- *Weinig homogene leveringsuren: indien dit gerechtvaardigd is door het feit dat elk leveringsgebied gericht is op de specifieke behoeften van handelszaken of bedrijven, is dit over het algemeen nadelig voor het goede begrip en respect van deze gebieden door de gebruikers;*
- *en de noodzaak om nieuwe leveringsgebieden in te voeren (Ukkel Centrum, Fort-Jaco, Sint-Jobplein, Station Kalevoet, Cavell-De Fré, Waterloosesteenweg en Vanderkinderestraat). “*

De retributieverordening voor het parkeren van voertuigen op de weg en de openbare ruimte werd op 28 oktober 2021 goedgekeurd door de gemeenteraad.

Links naar het ontwerp van GemMP

Het GPAP zal moeten worden herzien om de in het nieuwe GemMP gedefinieerde acties inzake parkeren te integreren en te specificeren.

3.2.2 BYPAD-audit en fietsactieplan in Ukkel¹¹

Presentatie

In 2016-17 profiteerde de gemeente van deskundige auditoren van de ontwerpbureaus Timenco en Pro Vélo om de BYPAD-audit en het actieplan uit te voeren. Het doel van het fietsactieplan bestaat erin de toename van het gebruik van de fiets te ondersteunen en de inwoners van 8 tot 88 jaar aan te moedigen om de fiets te gebruiken voor hun dagelijkse verplaatsingen van minder dan 5 km. Deze hefboomacties binnen verschillende domeinen vormen een globaal fietsbeleid.

¹¹ https://www.ukkel.be/sites/default/files/filemanager/Plan/BYPAD-Plan-action-velo-Uccle_Rapport-et-Plan-daction_2017_PLAN_U1180_nl.pdf

| | |
|---|---|
| Algemene doelstellingen fietsbeleid | Het dagelijkse fietsgebruik mogelijk, veilig en normaal maken voor iedereen |
| A. DE RIJDENDE FIETS Fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk | Ontwikkeling van een fietsnetwerk dat voldoet aan 5 criteria (veilig, snel, continu, comfortabel, aantrekkelijk) |
| B. DE STILSTAANDE FIETS Fietsparkeren | Mogelijk maken om de fiets veilig te parkeren (korte termijn) en stallen (lange termijn) zonder de publieke ruimte te zwaar te belasten |
| C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK Informatie, sensibilisatie, educatie | Belonen van fietsers, motiveren van prille fietsers, overtuigen van potentiële fietsers |
| D. VERANKEREN VAN FIETSBELEID | Verankeren binnen de organisatie, financiële middelen, personeel op opvolging/evaluatie |

Afbeelding 6: Algemene doelstellingen en actiedomeinen van het fietsactieplan van Ukkel (bron: Fietsactieplan, 2017)

Links naar het ontwerp van GemMP

Het ontwerp van GemMP moet bijdragen tot de doelstellingen van het fietsactieplan.

3.2.3 Lokale mobiliteitscontracten (LMC) in Ukkel

Presentatie

Het lokale mobiliteitscontract (LMC) is een door het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 'Good Move' geïntroduceerd instrument¹². Het doel is de implementatie van autoluwe wijken te stimuleren en¹³ tegelijk de samenwerking tussen de gemeenten en het Gewest te versterken. De wijken, 'mazen' genoemd¹⁴, verkeersluw maken, heeft een drievoudig doel:

- De leefomgeving verbeteren: de verkeersoverlast beperken (inclusief de onveiligheid op de weg) en de lokale centraliteiten opwaarderen door een deel van de openbare ruimte te herbestemmen voor andere functies dan verplaatsingen, waaronder een verblijfsfunctie;
- Zorgen voor de ontwikkeling van efficiënte voetgangers-, fietsers- en openbaarvervoernetwerken binnen de mazen en deze vervoerswijzen op deze manier veiliger en aantrekkelijker maken.
- Mensen die geen andere keuze hebben dan zich met een individuele auto te verplaatsen de mogelijkheid bieden om dat op een vlotte manier te doen.

Elk LMC bestaat uit 2 fasen:

- Een multimodale mobiliteitsstudie (die in 3 fasen verloopt: diagnose van de huidige situatie, voorstel van scenario 's en selectie van een voorkeursscenario);
- De uitvoering van interventies op het terrein.

¹² Actie E.2 van het GMP Good Move, 2^{de} maatregel en de artikels 4 tot en met 8 van de reglementaire voorschriften.

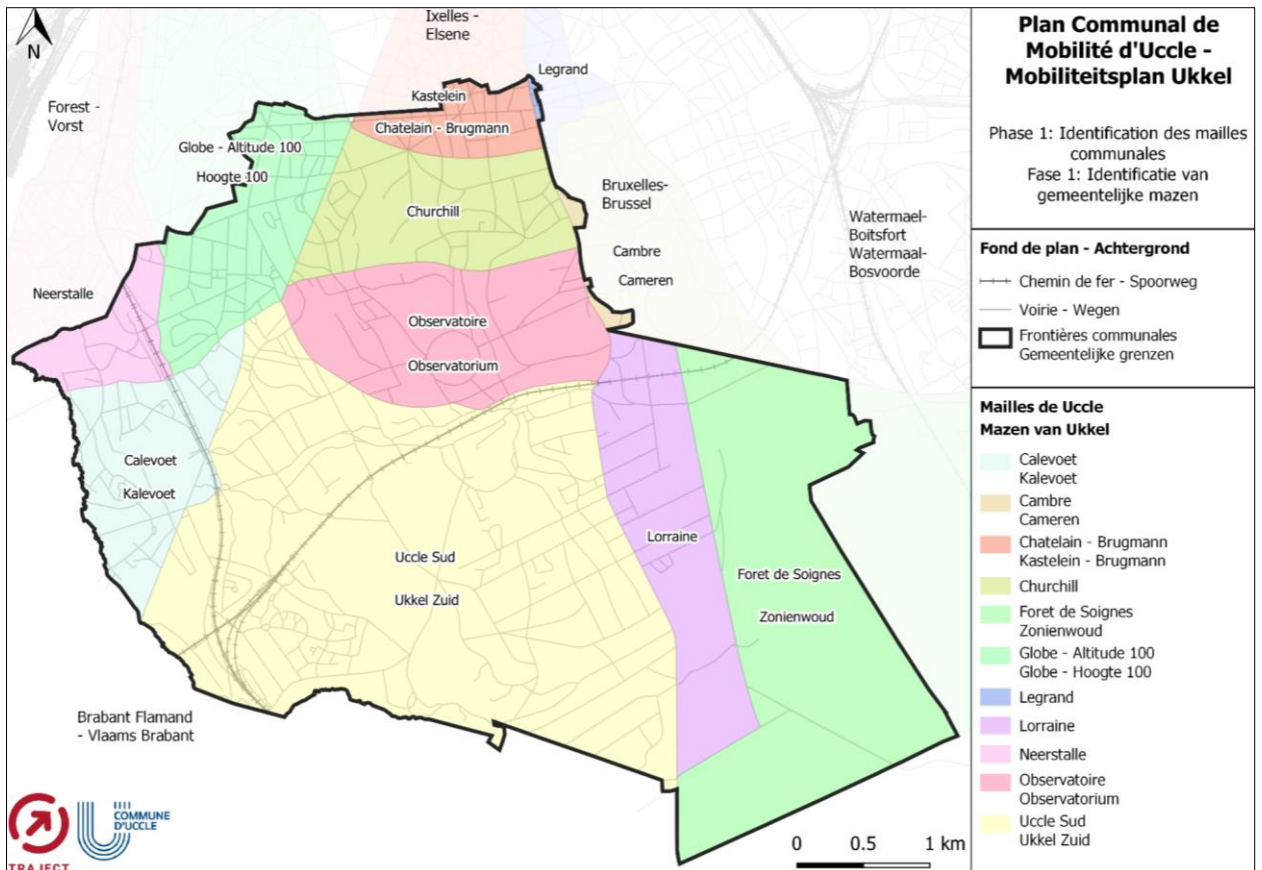
¹³ Actie A.2 van het GMP Good Move.

¹⁴ De 'mazen' zijn, in de zin van Good Move, perimeters die worden afgebakend door de assen auto-COMFORT en auto-PLUS.

De multimodale mobiliteitsstudie wordt aangestuurd door Brussel-Mobiliteit en is voor 100% gefinancierd door het Gewest. Het is een compacte studie met een operationele focus, en ze omvat noodzakelijkerwijs een luik participatie.

Eind 2019 lanceerde het Gewest een oproep tot het indienen van aanvragen voor de realisatie van een LMC ter attentie van de gemeenten, en dit voor de periode 2019-2024. Sommige mazen werden door het Gewest als prioriteit beschouwd, zoals de mazen 'Churchill' en 'Sterrewacht' in Ukkel en de mazen 'Globe/Altitude 100' op de grens van Ukkel en Vorst.

Ukkel telt in totaal 11 mazen, waarvan er vijf uitsluitend op het grondgebied van de gemeente liggen. De onderstaande figuur illustreert de verdeling van deze mazen in Ukkel.



Afbeelding 7: Mazen op het gemeentelijk grondgebied van Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

Links naar het ontwerp van GemMP

Het definitieve circulatieschema voor elke maas wordt nauwkeurig bepaald door het respectievelijke LMC, in overeenstemming met de doelstellingen van het GemMP.

De beschrijving van de circulatieschema's en andere mobiliteitselementen wordt in detail beschreven in het hoofdstuk dat onder het thema valt (zie *Hoofdstuk Mobiliteit*).

3.2.4 Natuurplan

Presentatie

Het Natuurplan van Ukkel (NPU)¹⁵ is een van de doelstellingen van de lokale Agenda 21 van de gemeente. Het werd in februari 2016 goedgekeurd door de gemeenteraad. Het doel van het NPU is doelstellingen en prioritaire acties bepalen om het behoud van de biodiversiteit te verbeteren. Het omvat onder andere de concepten van het groene en blauwe netwerk, die eerder al werden genoemd.

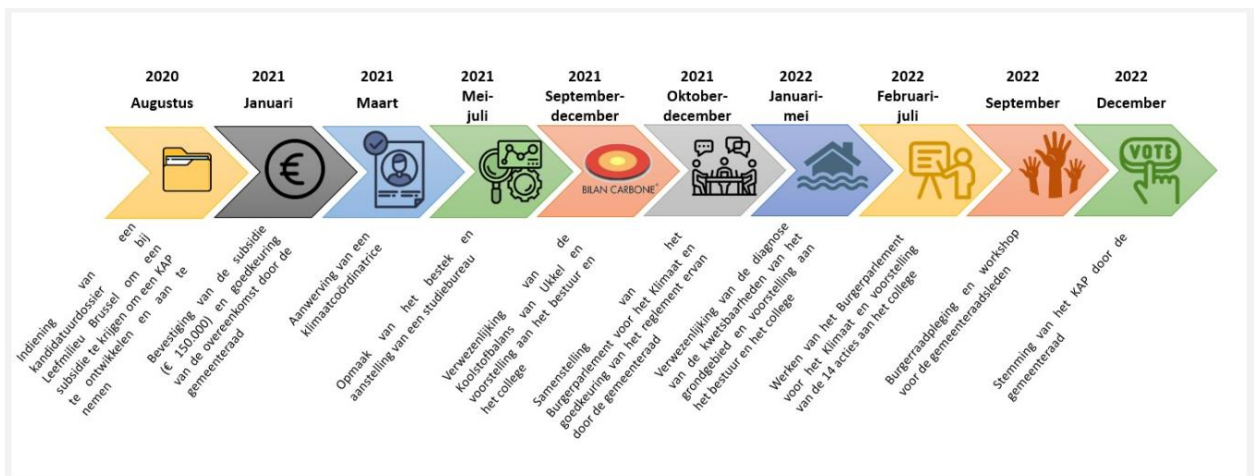
Links naar het ontwerp van GemMP

Het voorgestelde GemMP moet ervoor zorgen dat de herinrichting van de openbare ruimte (met name de groene ruimten en de wegen), voortvloeiend de uitvoering van het actieplan, bijdraagt tot de doelstellingen van het NPU, met dan in het bijzonder de versterking van het groene netwerk en het behoud van open omgevingen.

3.2.5 Klimaatplan van Ukkel¹⁶

In 2019 heeft de gemeenteraad van Ukkel unaniem een motie over de klimaatnoodtoestand aangenomen. Om de vastgelegde doelstellingen te behalen, meer bepaald klimaatneutraal zijn tegen 2050, moet de gemeente structurerende maatregelen voorstellen om in een geest van sociale rechtvaardigheid de uitstoot van broeikasgassen met 50 % te kunnen doen dalen tegen 2030 in vergelijking met 2007 (referentiejaar van de laatste Koolstofbalans van de gemeente).

In dit opzicht heeft ze zich de doelstelling gegeven om een Klimaatplan in te voeren. Het idee is om tot een dertigtal impactvolle acties te komen die het Klimaatplan van Ukkel (of Klimaatactieprogramma - KAP) vormen. De verschillende fasen van het KAP worden hieronder samengevat.



Afbeelding 8: Fasen van het KAP (bron: website van de gemeente Ukkel, 2023)

De acties van de KAP zijn de volgende:

- De uitstoot van broeikasgassen die rechtstreeks door het gemeentebestuur en zijn grondgebied geproduceerd worden te beperken door te handelen rond thema's zoals mobiliteit, energie en gebouwen, infrastructuur (wegen, parkings, ...);
- De uitstoot van broeikasgassen die onrechtstreeks door het gemeentebestuur en zijn grondgebied geproduceerd worden te beperken door te handelen rond thema's zoals verbruik, voeding, voedselproductie, afval, financiën;
- Aanpassingsmaatregelen voor de gevolgen van de klimaatverandering in te voeren zoals de strijd tegen overstromingen, de strijd tegen hitte-eilanden, de bescherming van de biodiversiteit ...

¹⁵ Raadpleeg voor meer informatie: <https://www.uccle.be/nl/mensen/milieu/themas/natuur-en-biodiversiteit/natuurplan-ukkel-npu>

¹⁶ Klimaatplan | Ukkel

3.2.6 Gemeentelijke mobiliteitsplannen van de naburige gemeenten

Presentatie

De naburige Brusselse gemeenten van Ukkel (dwz. Vorst, Sint-Gillis, Elsene, Stad Brussel) zijn ook onderworpen aan de verplichting om hun GemMP bij te werken naar aanleiding van de goedkeuring van het GMP Good Move.

De bijwerking van het GemMP gebeurde nog niet op het grondgebied van de gemeenten Anderlecht, Sint-Gillis en Elsene. De gemeente Drogenbos, in het Vlaamse Gewest, beschikt echter niet over een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Links naar het ontwerp van GemMP

De mobiliteitsplannen in de naburige gemeenten van Ukkel kunnen mogelijk een impact hebben op het mobiliteitsbeleid van de gemeente en omgekeerd. Zo moet bijvoorbeeld worden nagegaan of de voorgestelde aanpassingen aan multimodale netwerken niet in strijd zijn met de aanpassingen aan de andere kant van de gemeentegrens.

4 DIAGNOSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE

4.1 Sociaal-economische aspecten en materiële goederen

4.1.1 Kenmerken van de bevolking

De gemeente Ukkel telt 84.770 inwoners (STATBEL, 2021) en heeft een oppervlakte van 22,90 km². Daarmee is het een van de minst dichtbevolkte gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De bevolkingsdichtheid (3.548 inwoners/ km²) is inderdaad veel lager dan het gewestelijk gemiddelde (7.282 inwoners/ km²). Er zijn echter lokale verschillen: het noorden van de gemeente (Churchill, Globe, Molière-Longchamp) is veel dichter bevolkt dan het zuiden.

Zoals het ontwerp van GemMP benadrukt *onderscheidt Ukkel zich van de andere gemeenten in het Gewest door zijn vrij hoge economische niveau met een combinatie van zeer welgestelde gezinnen (vooral in het zuiden van de gemeente) en gezinnen van de middenklasse en welgestelde gezinnen (in het noorden en oosten van Ukkel). Het totale mediane netto belastbare inkomen ligt met 3.213 euro inderdaad hoger dan het Brussels gemiddelde (22.936 euro in Ukkel ten opzichte van 19.723 euro in het Gewest, bron STABEL, jaar 2018). De vermogensindex van de Ukkelse bevolking bevestigt dit fenomeen ook, aangezien deze 112 bedraagt, ten opzichte van 78 voor het Gewest (2018, BISA). Bovendien is de werkloosheid 5,1 procentpunt lager dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BISA, 2018).*

Bovendien ligt het aandeel 65-plussers in Ukkel 6 punten hoger dan het gewestelijk gemiddelde. Ukkel is dus een van de oudste gemeenten van het Gewest, maar we weten dat de mobiliteitsbehoeften van deze bevolking specifiek zijn, met name gezien het verlies van autonomie door de leeftijd.

Wat het profiel van de gezinnen betreft, telt de gemeente Ukkel minder alleenstaanden (41,5%) dan het gewestelijk gemiddelde (45,9%), maar iets meer eenoudergezinnen (13% versus 11,6%). (BISA, 2020).

Hoewel het aandeel buitenlanders (niet-EU) dat in de gemeente woont lager is dan het gewestelijk gemiddelde, is het aantal EU-burgers groter. De meest vertegenwoordigde nationaliteiten (behalve België) in Ukkel zijn Frankrijk, Italië, Portugal en Spanje (BISA, 2015). Deze aanwezigheid kan worden gekoppeld aan specifieke voorzieningen zoals internationale en Europese scholen (zie punt 4.2). “

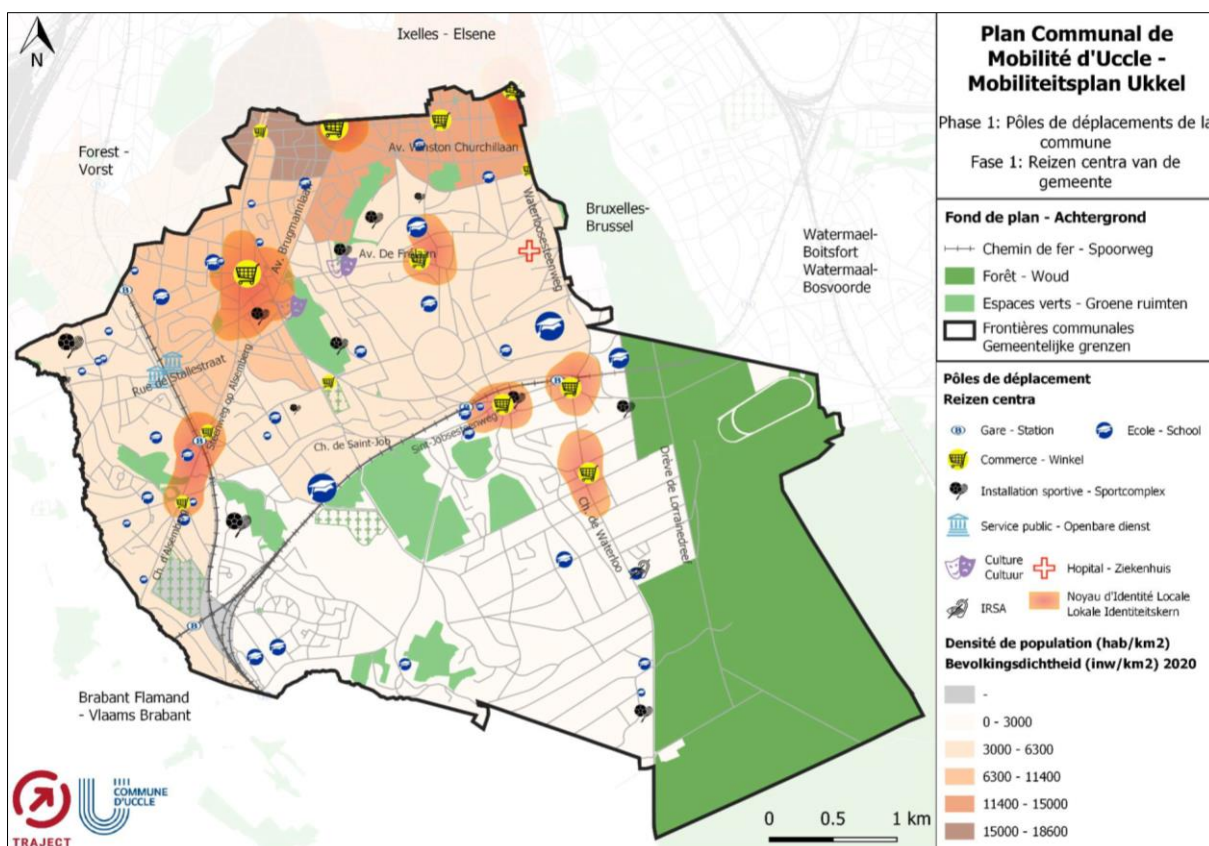
“Wat de leeftijd van de bevolking betreft, worden de wijken “Kalevoet-Moensberg”, “Dieweg”; “Sint-Job Kauwberg” en “Kriekenput-Homborch – Verrewinkel” gekenmerkt door een vrij jonge bevolking (0-17 jaar). In de wijk “Globe” wonen meer mensen tussen de 18 en 64 jaar. Ten slotte tellen de wijken “Diesdelle”, “Fort Jaco”, “Sterrewacht”, “Montjoie-Langeveld” en “Churchill” een bevolking van overwegend 65 jaar en ouder. De meeste eenoudergezinnen bevinden zich in de wijken “Sint-Job Kauwberg”, “Dieweg”, “Globe”, “Kalevoet-Moensberg” en “Kriekenput-Homborch – Verrewinkel”. We kunnen ook opmerken dat de laatste wijk de meeste sociale woningen in de gemeente omvat. Meer dan 50% van de woningen in deze wijk zijn sociale woningen (Wijkmonitoring, 2019). De wijk “Kalevoet-Moesberg” omvat ook sociale woningen, goed voor iets meer dan 13% van alle gezinnen in de wijk. “

| | Uccle | Région Bruxelles-Capitale | Différence |
|---|--------|---------------------------|-----------------|
| Age de la population | | | |
| Age moyen | 41,7 | 37,6 | +4,1 |
| Part des 0-17 ans (%) | 20,1 | 22,7 | -2,6 |
| Part des 18-64 (%) | 60,8 | 64,2 | -3,4 |
| Part des 65 ans et plus (%) | 19,1 | 13,1 | +6 |
| Profil des ménages | | | |
| Part d'étranger (%) | 32,9 | 35,3 | -2,4 |
| Part des ressortissants de l'UE-28 (Sans Belgique) (%) | 26,5 | 23,3 | +3,2 |
| Nombre total de ménages privés | 38 316 | 555 967 | -517 651 |
| Taille moyenne des ménages privés | 2,2 | 2,2 | |
| Part des isolés dans le total des ménages privés (%) | 41,5 | 45,9 | -4,4 |
| Part des ménages monoparentaux dans le total des ménages privés (%) | 13 | 11,6 | +1,4 |
| Revenu et taux de chômage | | | |
| Taux de chômage (15-64 ans) (%) | 12 | 17,1 | -5,1 |
| Revenu total net imposable médian des déclarations (euros) | 22 936 | 19 723 | +3 213 |
| Indice de richesse (Belgique = 100) | 112 | 78 | +34 |

Afbeelding 9: Sociaal-economische kenmerken van Uccle ten opzichte van het Gewest (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

4.1.2 Gemeentelijke voorzieningen en materiële goederen

Naar aanleiding van het ontwerp van GemMP geeft de onderstaande figuur de verschillende voorzieningen aan die zich op het gemeentelijk grondgebied bevinden.



Afbeelding 10: Locatie van de voorzieningen en de lokale identiteitskernen in Uccle (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

Culturele voorzieningen zijn onder andere het Cultureel en Artistiek Centrum van Ukkel (dat plaats biedt aan bijna 800 personen, gemiddeld 3 tot 4 evenementen per week organiseert en een bioscoopzaal omvat), het Van Buuren Museum en de historische site van de Bloemenwerf. Het grondgebied omvat ook heel wat sportinfrastructuren met onder andere het Zwembad Langeveld en tal van sportclubs (hockey, tennis...).

Wat de **schoolvoorzieningen** betreft, telt het gemeentelijk grondgebied ongeveer 50 scholen, waaronder een centrum voor duaal leren, de Europese School van Brussel, het Lycée Français Jean-Monnet en het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden. De schoolpopulatie bedroeg in 2020 19.735 leerlingen verspreid over de drie eerste niveaus (kleuterschool, basis- en middelbaar onderwijs).

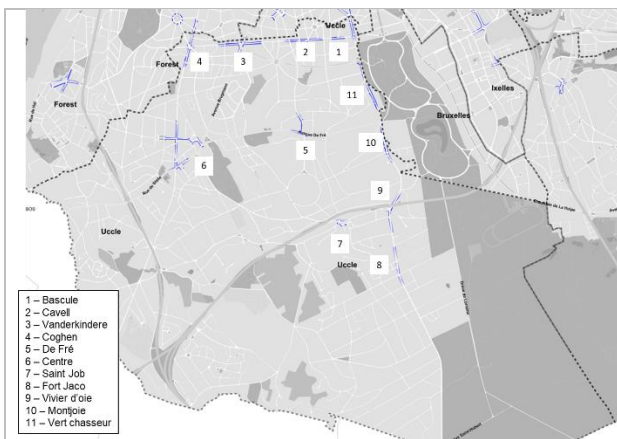
Volgens het ontwerp van GemMP trekken de scholen vooral leerlingen aan die in Ukkel wonen (72%), maar ook uit omliggende gemeenten en zelfs omliggende gewesten met Vlaams-Brabant in het zuiden en daarachter Waals-Brabant.

4.1.3 Sociaal-economische activiteiten

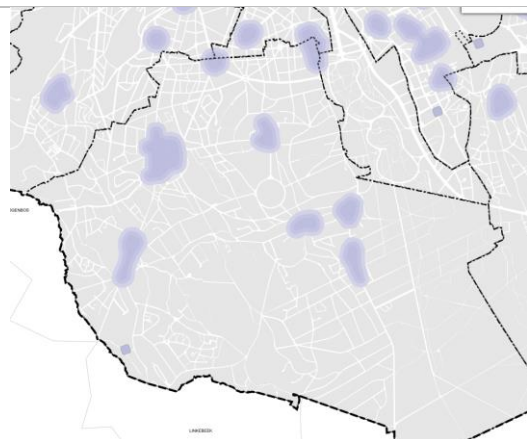
Bedrijven en handelskernen

Ukkel telt in totaal meer dan 1.600 verkooppunten¹⁷. Sommige zijn geconcentreerd in de handelskernen die op onderstaande kaart worden getoond. De rest is verspreid over het gemeentelijk grondgebied, met name langs de Alsebergsesteenweg met bijna 150 verkooppunten, de Xavier de Buestraat (60 verkooppunten) en de Brugmannlaan (35 verkooppunten).

Over het algemeen omvatten de economische activiteiten lokale handelszaken, diensten of horecagelegenheden (bakkers, supermarkten, slaggers, bars, cafés, ...), die een relatief lokale aantrekkingskracht hebben. We merken echter op dat sommige grenzen van handelskernen zowel inwoners van de gemeente Ukkel als inwoners van naburige gemeenten, met name Vorst en Elsene, aantrekken.



Afbeelding 11 Grenzen van handelskernen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)



Afbeelding 12: Kaart van lokale identiteitskernen (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)

Markten en brocantes

Markten en brocantes (met een voornamelijk lokale aantrekkingskracht) worden wekelijks georganiseerd op verschillende plaatsen op het gemeentelijk grondgebied, waaronder:

- Homère Goosensplein (naast het Sint-Pietersvoorplein): elke zondagochtend van 8 tot 14.30 uur een markt;

¹⁷ OliGo 2017 & BISA 2017. Voor meer informatie, zie: https://hub.brussels/app/uploads/2020/01/De_Brusselse_handel_in_cijfers-Structuratie_van_de_Brussels_handelslandschap.pdf

- Sint-Jobplein: elke maandag van 8 tot 13 uur een markt;
- Bascule: Een brocante elke zondag

Ook vinden er jaarlijks markten of brocantes plaats:

- Vanderkindere: Jaarlijkse markt in mei en jaarlijkse brocante ook in mei;
- Ukkel centrum: Journées folles (in juni);
- Quartier des artisans: brocante in juli

Ondernemingen en kantoren

In 2019 telt het grondgebied van Ukkel meer dan 32.300 banen, waaronder ongeveer 9.300 zelfstandigen¹⁸. In 2020 telt de gemeente 10.861 btw-plichtige ondernemingen¹⁹. Deze zijn goed verspreid over het gemeentelijk grondgebied.

Wat kantoren betreft, heeft Ukkel een dichtheid van ongeveer 10.400 m²/km², wat veel lager is dan het gewestelijk gemiddelde (78.000 m²/km²). Dit heeft ongetwijfeld te maken met het overwicht van woonwijken in de gemeente.

4.1.4 Sociaal-economische belangen

- De ontwikkeling van het grondgebied verderzetten om lokaal in te spelen op de behoeften van de inwoners,
- De functionele mix bevorderen (economische activiteiten en huisvesting).

¹⁸ Bron: BISA, geraadpleegd in januari 2023

¹⁹ Bron: BISA, geraadpleegd in januari 2023

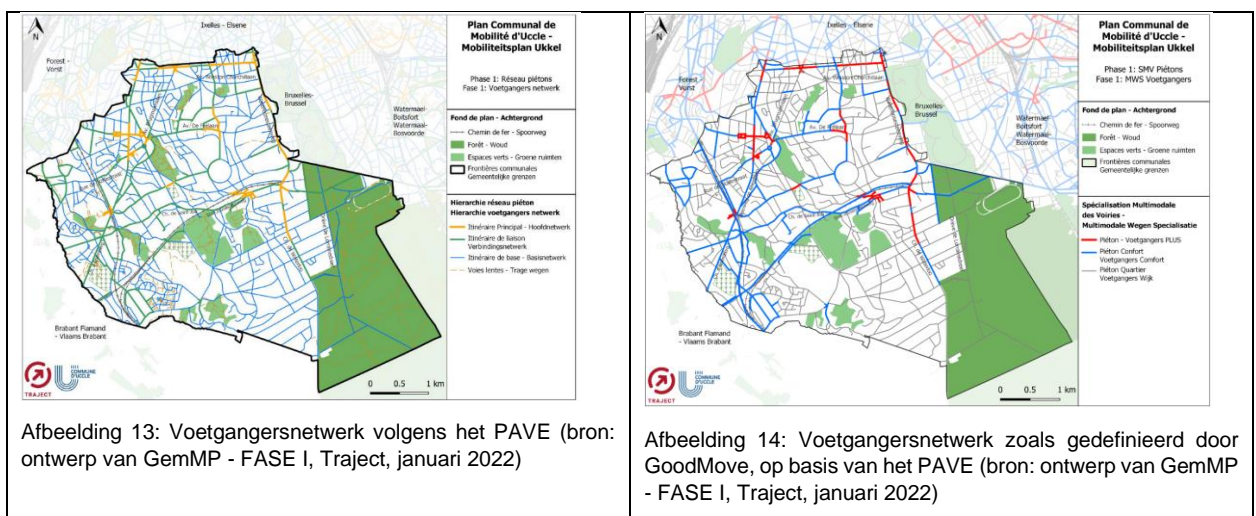
4.2 Mobiliteit

4.2.1 Inleiding

De mobiliteit in de bestaande situatie is in dit hoofdstuk minder ontwikkeld, aangezien het ontwerp van GemMP volledig aan dit thema is gewijd. Verschillende schema's en informatie die hier worden gebruikt, komen ook uit het ontwerp van GemMP.

4.2.2 Voetgangers

De twee onderstaande plannen geven de belangrijkste voetgangersroutes (voetgangers-PLUS) en -verbindingen (voetgangers-COMFORT) aan in Ukkel, zoals gedefinieerd in het kader van het PAVE en vervolgens van Good Move²⁰.



We merken op dat Ukkel een aantal paden en wegen heeft in de parken, maar ook in de wijken. Deze bieden kostbare sluiptwegen voor voetgangers (bijvoorbeeld het pad van de kleine Hut dat door het Zoniënwoud loopt).

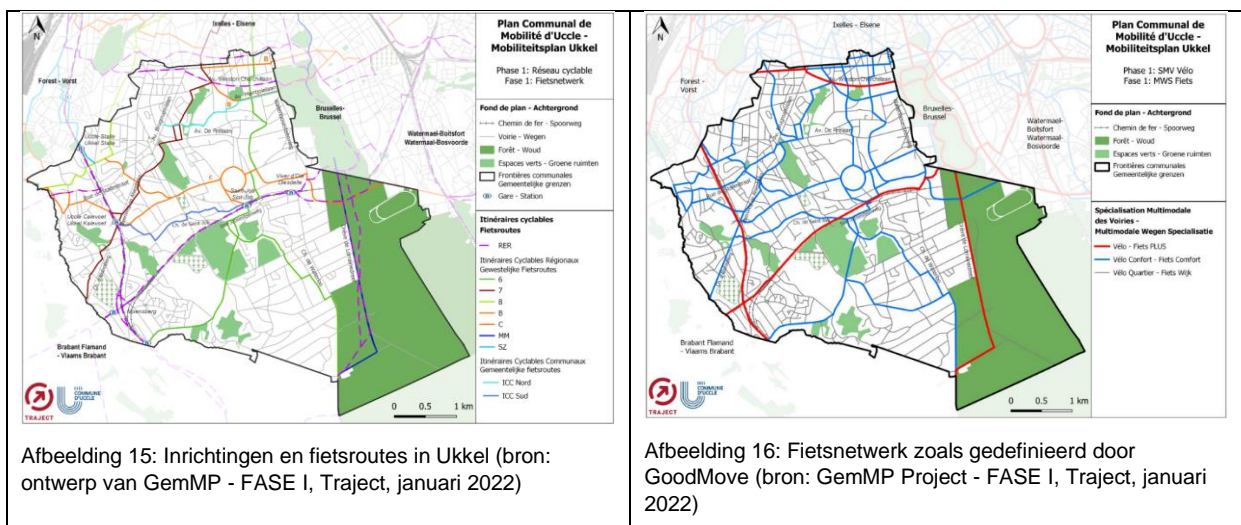
Wat de kwaliteit van de inrichtingen voor voetgangers betreft, blijkt dat een deel van de wegen die als belangrijkste voetgangersroutes (voetgangers-PLUS) zijn opgenomen, niet voldoen aan de kwaliteitsnorm die vereist is op basis van de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van voetpaden en openbare ruimten in het kader van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE). Dit geldt met name voor de breedte van de voetpaden die meer dan 2 meter moet bedragen volgens het PAVE. Hoewel de meeste wegen beschikken over voetpaden van 2 meter, wordt de circulatieruimte sterk beperkt door de aanwezigheid van terrassen of kraampjes (bv. Vanderkinderestraat).

Wat de wegen voetgangers-COMFORT betreft, die de verschillende polen verbinden, blijkt dat deze routes ook niet voldoen aan de kwaliteitsnorm op het gebied van toegankelijkheid voor voetgangers. Veel voetpaden zijn te smal en de voorzieningen voor PBM ontbreken. Deze laatste zijn afwezig in het voetgangersnetwerk WIJK (basismaas), dat nochtans voor iedereen toegankelijk zou moeten zijn.

²⁰ In elke Brusselse gemeente werd een Toegankelijkheidsplan voor de Weg en Openbare Ruimte (PAVE) opgesteld door de studie bureaus Ascaudit en Timenco (vandaag 'Tridée'), in samenwerking met de gewestelijke en gemeentelijke overheden en de participatie van de burgers. Het PAVE omvat twee essentiële missies die twee complementaire inzichten opleverden over de situatie van de voetgangers in de openbare ruimte: de uitwerking van het structurerende gemeentelijke voetgangersnetwerk (dat de basis vormde voor het voetgangersnetwerk dat wordt voorgesteld door Het GMP Good Move) en de opmaak van een stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van de voetpaden en openbare ruimten. Meer informatie op de website van Brussel-Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/toegankelijkheidsplannen-voor-de-weg-en-de-openbare-ruimte-pave>

4.2.3 Fietsen

Onderstaande kaart (links) toont de inrichtingen en fietsroutes (fiets-GEN en GFR²¹) die in Ukkel bestaan, terwijl de kaart aan de rechterkant het fietsnetwerk toont zoals gedefinieerd door GoodMove.



Wat de kwaliteit van de inrichting betreft, voldoet het fietsnetwerk nog niet aan de kwaliteitsnorm die vereist is volgens de analyse van het ontwerp van GemMP. Sommige belangrijke assen (50 km/uur) zijn ook niet uitgerust met specifieke inrichtingen voor fietsers.

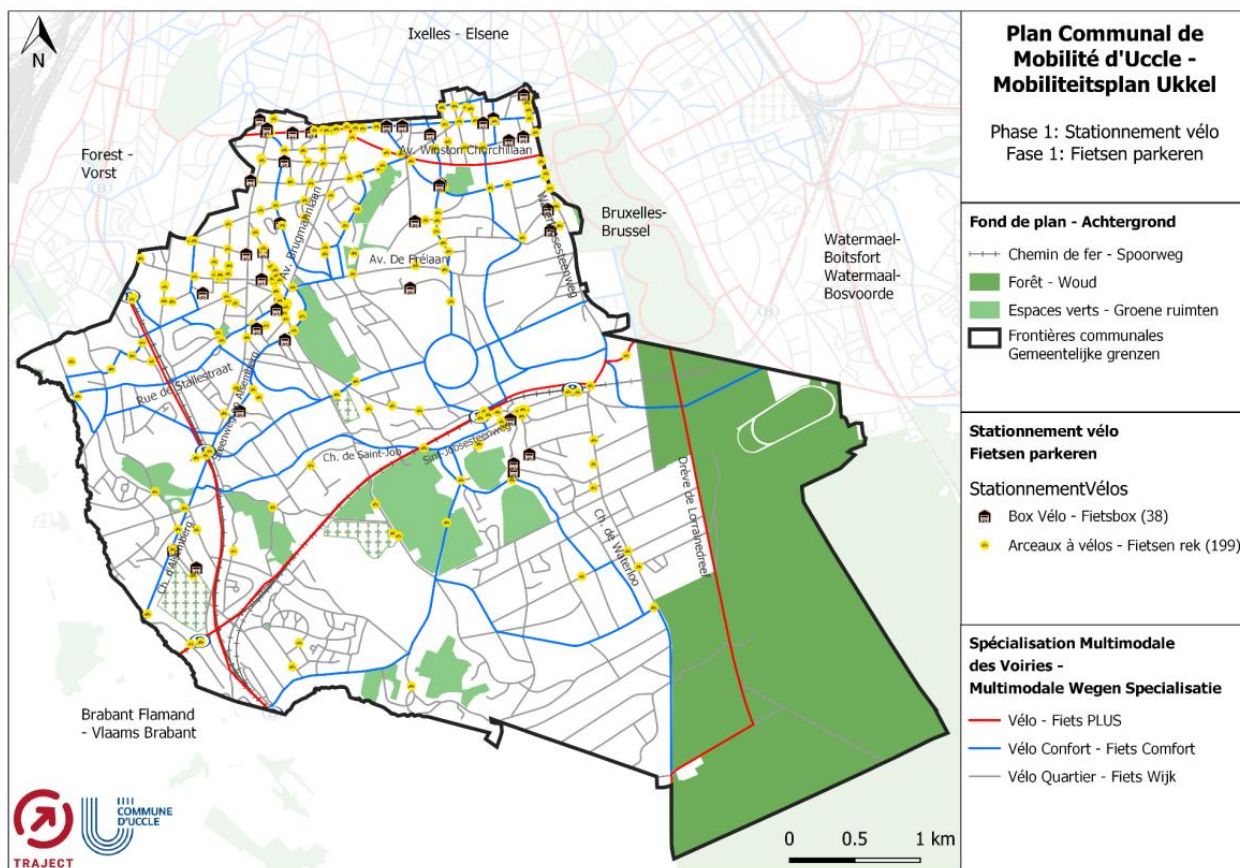
Het ontwerp van GemMP identificeert een aantal aandachtspunten, waaronder:

- De Radiale GEN-as noord-zuid - Dreef-Sint-Hubertus en Lotharingen;
- De GEN-as ringweg oost-west met de Winston Churchilllaan en de Vanderkinderestraat;
- de Frélaan (GFR 7);
- Messidorlaan (GFR 7)
- Godshuizenlaan;
- Dolezlaan;
- Stallestraat;
- Alsebergsesteenweg.

Wat het parkeren betreft, toont onderstaande kaart de locatie van fietsbogen, fietsboxen en fietsenstallingen op het gemeentelijk grondgebied. In totaal telt het grondgebied 703 fietsbogen op de weg (1.406 parkeerplaatsen)²². De gemeente stelt ook 38 fietsboxen ter beschikking van de omwonenden. Het parkeeraanbod dekt het grondgebied relatief goed, maar is meer aanwezig in het noorden van de gemeente. Dit wordt verklaard door het stedelijk weefsel en het beperktere aantal genererende polen in het zuiden van de gemeente.

²¹ Het Gewestelijk ExpressNet Fiets (FietsGEN) is bedoeld voor snelle en rechtstreekse verplaatsingen met de fiets binnen het Brussels Gewest en naar de Vlaamse en Waalse gewesten. De Gewestelijke Fietsroutes (GFR) zijn aanbevolen routes voor verplaatsingen met de fiets op schaal van het Brussels Gewest.

²² Bron: parking.brussels, geraadpleegd in januari 2023



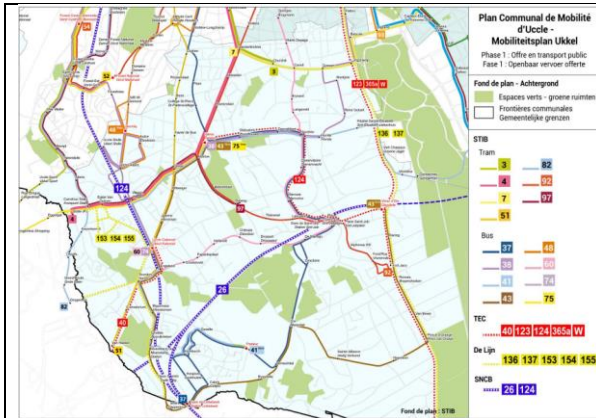
Afbeelding 17: Inrichtingen en fietsroutes in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

We merken ook op dat de gemeente sinds februari 2021 een premie toekent bij de aankoop van een elektrisch ondersteunde fiets, een elektrische adaptatiekit voor fietsen of een bakfiets (al dan niet met elektrische ondersteuning)²³. Het bedrag van de premie is vastgesteld op € 250. Per gezin wordt slechts één premie toegekend. Deze maatregel is in overeenstemming met een van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, namelijk het gebruik van de fiets verviervoudigen tegen 2030.

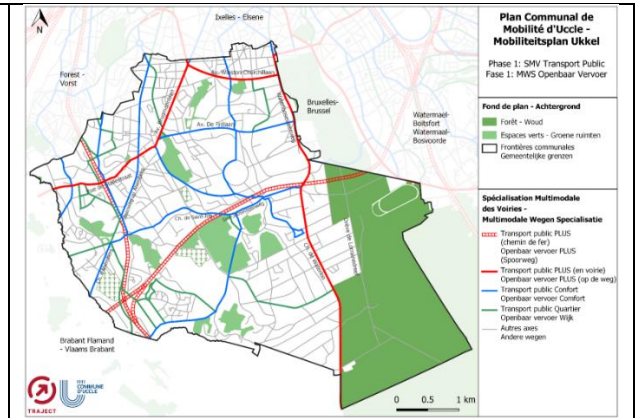
4.2.4 Openbaar vervoer

Onderstaande afbeeldingen tonen de lijnen van het openbaar vervoer (trein, bus, tram) die Ukkel doorkruisen en het door GoodMove gedefinieerde openbaarvervoernet. De verbindingen bedienen de hele gemeente relatief goed.

²³ Meer informatie op de website van de gemeente: <https://www.uccle.be/nl/node/727>



Afbeelding 18: Stations, bus- en tramlijnen in Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)



Afbeelding 19: Openbaarvervoernet zoals gedefinieerd door Good Move (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

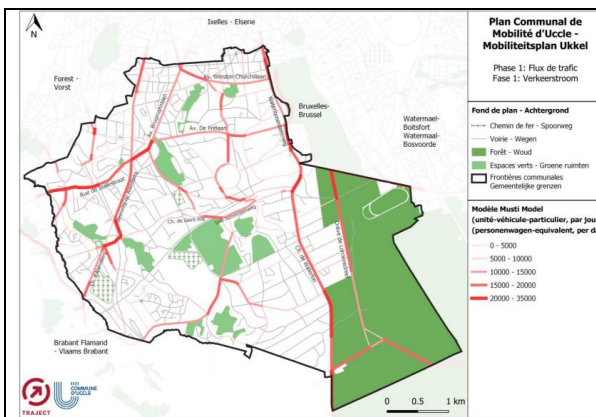
De gemeente Ukkel wordt bediend door twee spoorlijnen en zes stations (Ukkel Stalle, Ukkel Kalevoet, Sint-Job, Diesdelle, Moensberg en Linkebeek). De doorgangsfrequentie van trein S is hoger dan voorgeschreven door het GMP (namelijk 1 trein per 15 minuten).

Wat de andere vormen van openbaar vervoer betreft, wordt de gemeente niet bediend door de metro. Ze beschikt echter over 6 tramlijnen en een tiental buslijnen van MIVB, TEC en De Lijn.

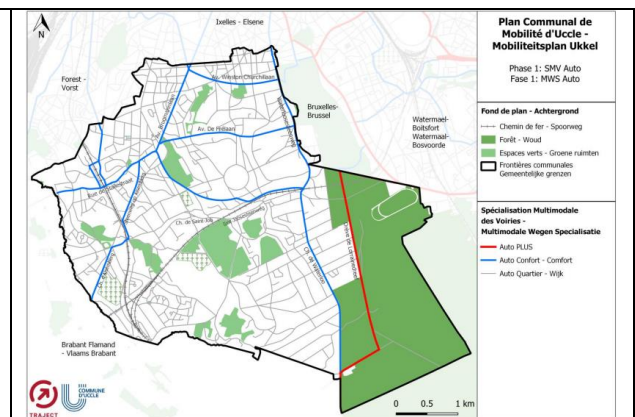
Wat de prestaties van het bus- en tramnetwerk betreft, presteren de Waterloosesteenweg en de Stallestraat niet consistent ten opzichte van hun status van PLUS-weg openbaar vervoer. Sommige stukken van deze wegen worden bovendien ook beschouwd als zwarte punten voor de passage van het openbaar vervoer. Binnen het COMFORT-netwerk worden de Alsebergsesteenweg, de Engelandstraat en de assen Neerstalle en Ster opgenomen als zwarte punten.

4.2.5 Auto's

De twee onderstaande figuren illustreren de verkeerslast (auto's) in Ukkel en het door Good Move gedefinieerde Autonetwerk.



Afbeelding 20: Autoverkeersstroom (bron: GemMP project - FASE I, Traject, januari 2022)



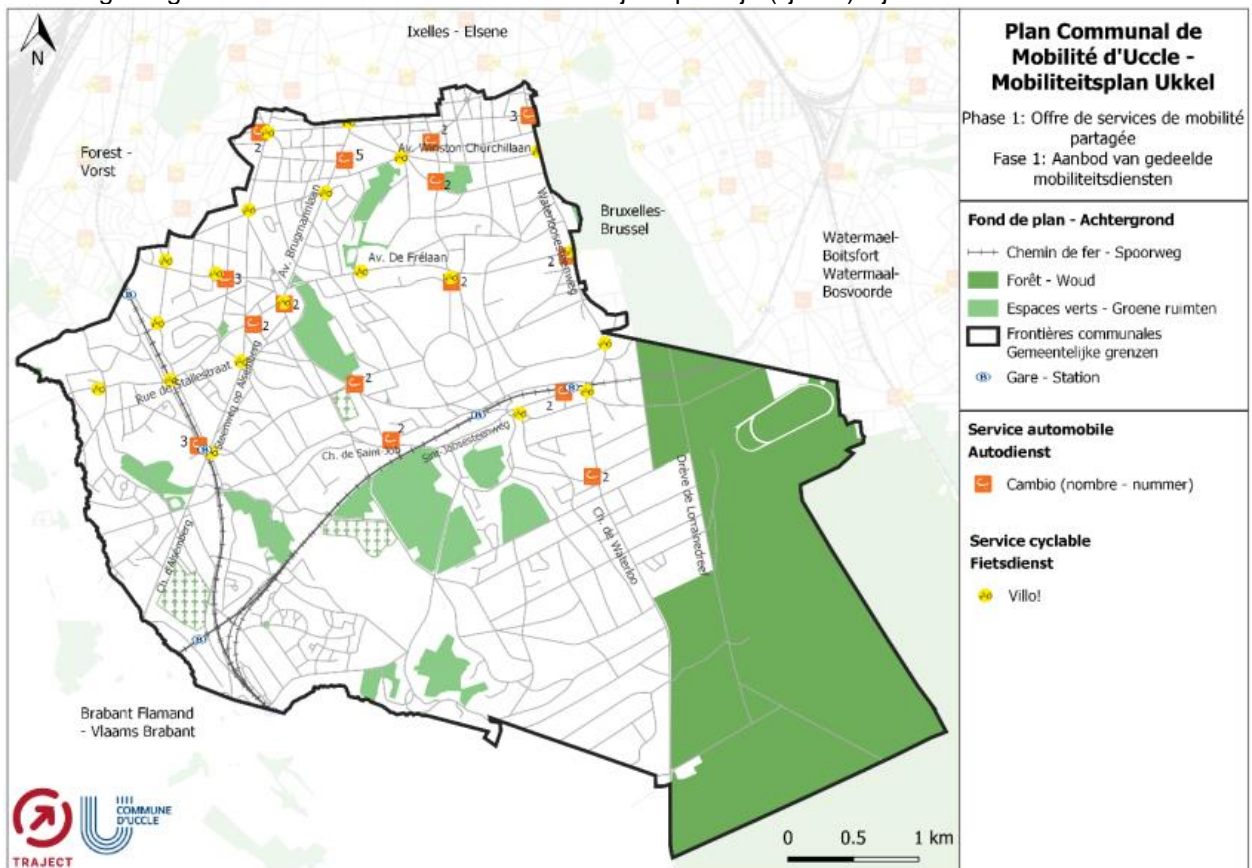
Afbeelding 21: Autonetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: GemMP Project - FASE I, Traject, januari 2022)

Wat prestaties betreft, zijn er over het algemeen capaciteitsreserves beschikbaar, maar er zijn wel opstopingsproblemen op verschillende kruispunten en wegen, met name op de Waterloosesteenweg, de Lorrainedreef en de Stallestraat.

Het grondgebied telt 29.094 parkeerplaatsen op de weg. Van deze plaatsen is 30% niet gereguleerd, 21% bevindt zich voor inrit en 49% is gereguleerd. Van de gereguleerde plaatsen zijn de meeste blauwe zones met 53%, dan volgen de groene zones (45%) en slechts 2% zijn rode zones²⁴. Er zijn twee publieke parkings op het grondgebied van Ukkel: Een in Bascule, aan de Waterloosesteenweg, en een tweede ter hoogte van het Sint-Pietersvoorplein, in de Dekenijstraat. Er is ook een transitparking beschikbaar ter hoogte van de Stallestraat (P+R Stalle). Sinds 5 september 2022 zijn de abonnementen voor de Park & Rides (P+R) helemaal gratis voor de pendelende automobilisten en gaan de prijzen voor een abonnement bij Cycloparking met 75% naar omlaag²⁵.

Indien het ontwerp van GemMP de aanleg van een parkeergarage buiten de weg aanbeveelt belangstelling toont voor een privéparking buiten de weg, is het nuttig om eraan te herinneren dat de parkeergarage moet voldoen aan de vereisten van het Brussels besluit betreffende de parkings (aangenomen in februari 2021)²⁶. Dit besluit legt onder andere op dat voet- en fietspaden (indien van toepassing) op het niveau van de toegangen van en in de parkings moeten worden beveiligd (bv. door middel van markeringen op de grond) en dat er eventueel laadpunten voor elektrische voertuigen kunnen worden geïnstalleerd.

Ukkel telt 13 servicestations voor deelauto's (bv.: Cambio). Deze zijn zeer sterk gevestigd in het noorden van het grondgebied. Ten zuiden van de oostwestelijke spoorlijn (lijn 26) zijn er slechts twee stations.



Afbeelding 22: Kaart van gedeelde autodiensten op gemeentelijk grondgebied en van de zones die hier niet mee zijn uitgerust (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

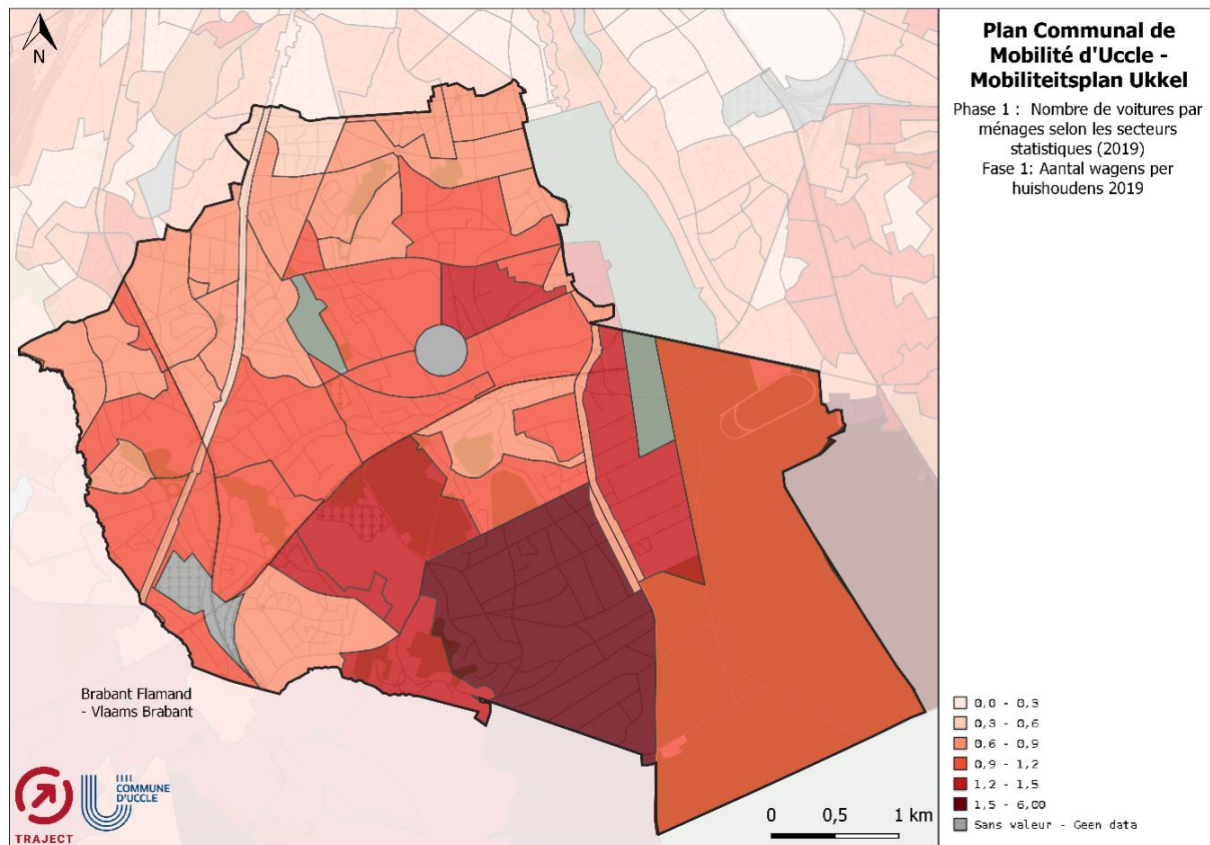
Wat de motorisatiegraad van de gezinnen in Ukkel betreft, waren in 2019 32.724 auto's ingeschreven in Ukkel voor 38.121 gezinnen, goed voor een gemiddelde van 0,85 auto's per gezin; dit is meer dan het gewestelijk gemiddelde (0,59 auto's/gezin) of dan in de naburige gemeenten binnen de 1ste kroon (0,59 in

²⁴ Bron: data.parking.brussels (geraadpleegd in januari 2023)

²⁵ Goed nieuws voor pendelaars en fietsers: Gratis P+R en verlaagde tarieven voor Cycloparking | parking.brussels

²⁶ Besluit tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings (C – 2021/40705).

Vorst; 0,44 in Elsene, 0,36 in Sint-Gillis), maar vergelijkbaar met het gemiddelde van Brusselse gemeenten binnen de 2de kroon (0,86 in Watermaal-Bosvoorde of 0,82 in Oudergem). Wanneer we kijken naar de verdeling van deze motorisatie op basis van de statistische sectoren van de gemeente, dan zien we een sterke ongelijkheid tussen het noorden en het zuiden. “



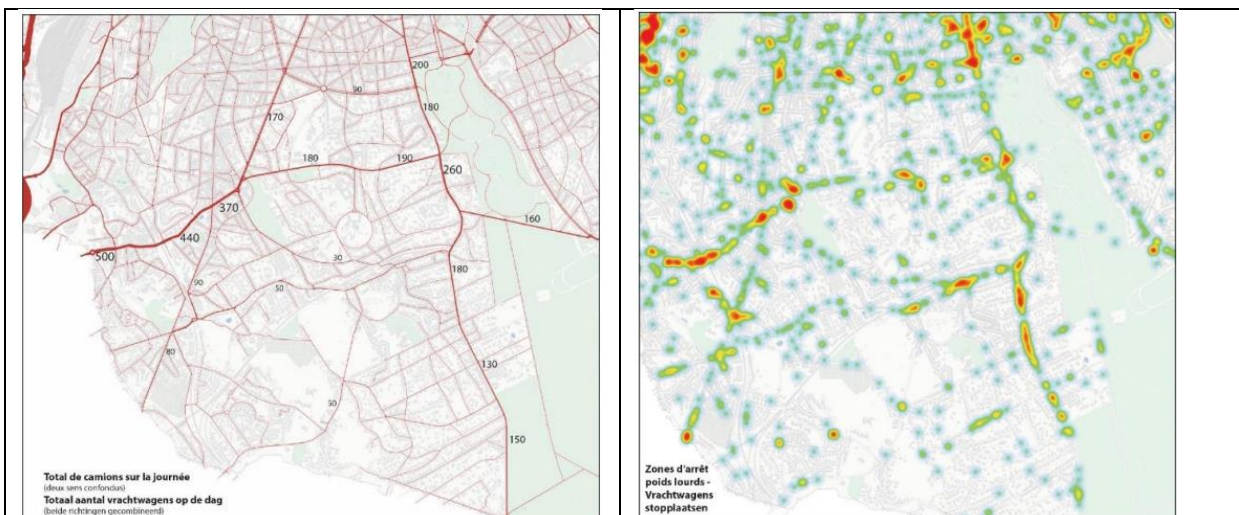
Afbeelding 23: Motorisatiepercentage van de gezinnen in Ukkel in 2019 (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

4.2.6 Vrachtverkeer

Onderstaande figuren tonen de vrachtwagenstroom op het Ukkelse netwerk op één dag (links), de stopplaatsen van de vrachtwagens (rechts) en het vrachtwagenennetwerk zoals gedefinieerd door Good Move (onderaan).

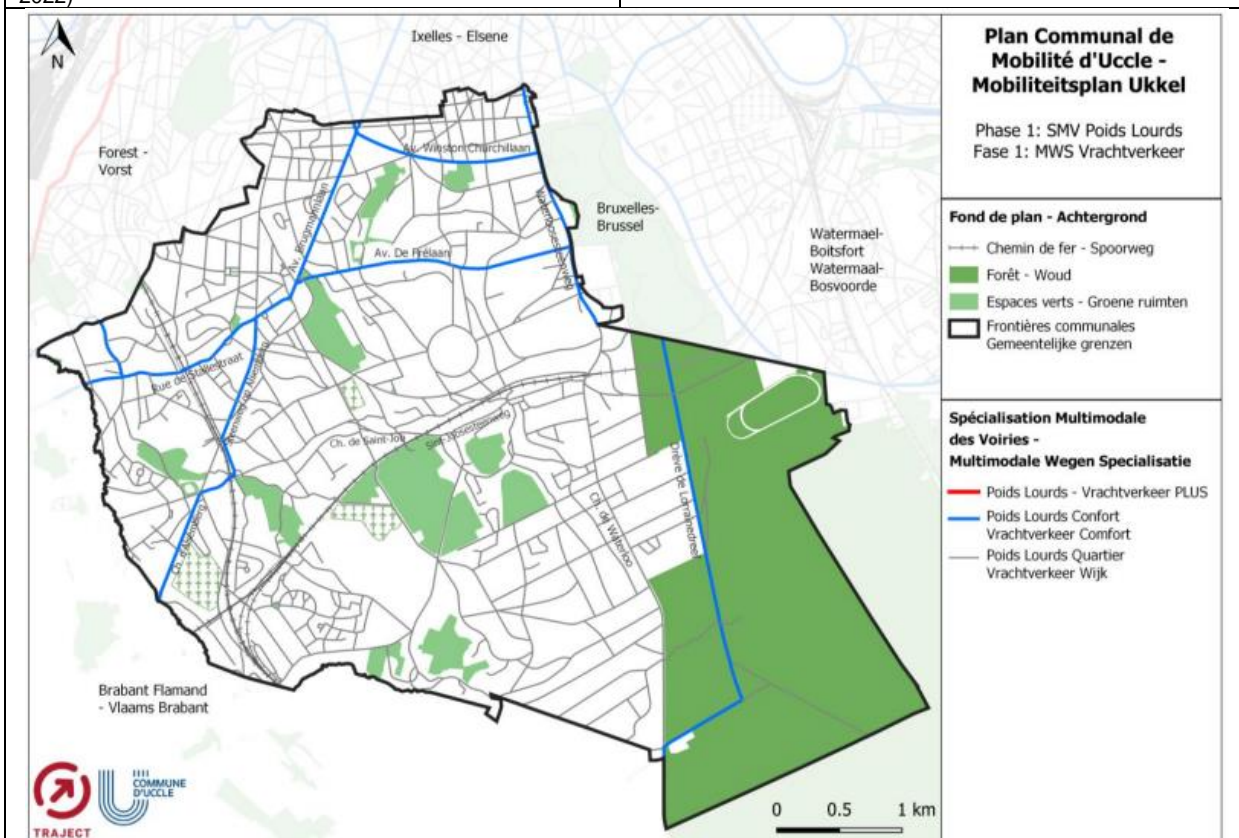
Ter herinnering, over het algemeen omvat de gemeente Ukkel geen stedelijk industriegebied. De stopplaatsen zijn relatief goed verdeeld over het grondgebied met enkele middelgrote stopplaatsen ter hoogte van de commerciële polen (Bascule en Stallestraat). Deze punten zijn echter niet sterk geconcentreerd, zoals wel het geval is in de gemeenten Vorst en/of Anderlecht.

Op het grondgebied van de gemeente Ukkel zijn momenteel 78 plaatsen voorbehouden voor leveringen binnen gereguleerde sectoren. Zoals het ontwerp van GemMP al benadrukt, kunnen we echter opmerken dat de kernen De Fré en Dieweg niet beschikken over een plaats voor leveringen in de buurt.



Afbeelding 24: Vrachtwagenstroom op het Ukkelse netwerk op één dag (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

Afbeelding 25: Stopplaatsen voor zware vrachtwagens op het Ukkelse netwerk op één dag (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)



Afbeelding 26: Vrachtwagenennetwerk zoals gedefinieerd door Good Move (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

4.2.7 Structuur van de verplaatsingen en modale aandelen

Er vinden dagelijks bijna 470.000 verplaatsingen plaats binnen, van en naar Ukkel, goed voor een verhouding van 3,9 dagelijkse verplaatsingen per inwoner-baan voor Ukkel²⁷. Deze verhouding is veel

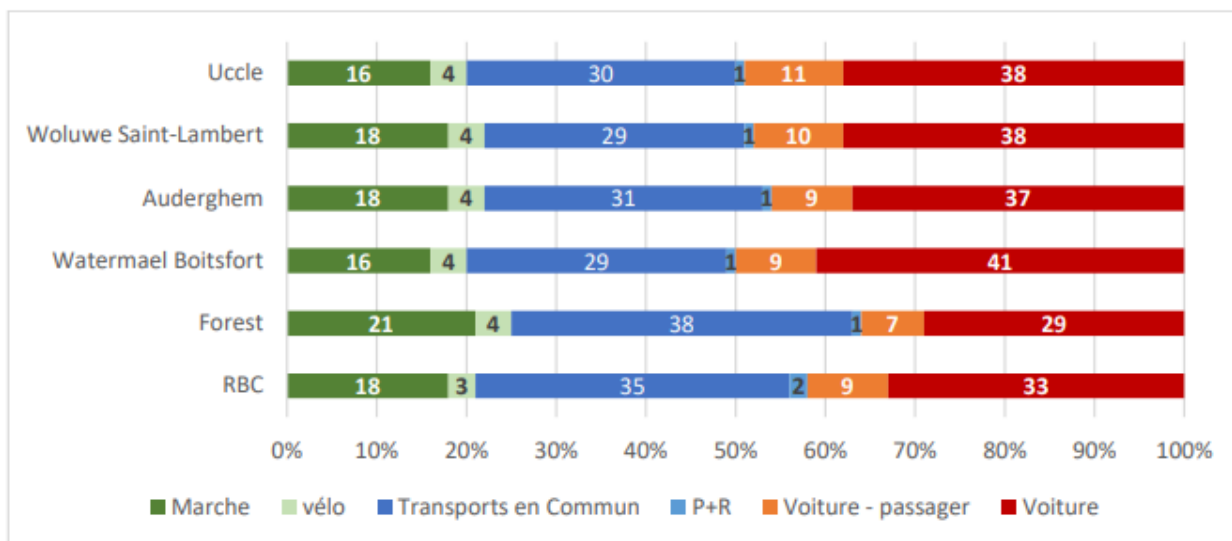
²⁷ Bron: Ontwerp van GemMP (2021)

hoger dan het gewestelijk gemiddelde (2,8 verplaatsingen per dag), wat een iets grotere mobiliteit voor de bevolking weerspiegelt. We merken echter op dat deze verhouding gelijk is aan de mobiliteit van gemeenten binnen de tweede kroon (4,1 voor Watermaal en 3,6 voor Vorst).

Wat modaal aandeel betreft: "Met iets minder dan één op de vier verplaatsingen gekoppeld aan Ukkel, te voet of met de fiets (20%), heeft de gemeente aandeel actieve vervoerswijzen dat net iets kleiner is dan het gewestelijk gemiddelde (21%). Dit aandeel actieve vervoerswijzen in de totale stromen van in- en uitgaande verplaatsingen is gelijk aan dat van de gemeenten binnen de tweede kroon, met uitzondering van de naburige gemeente Vorst, wat kan worden verklaard door een iets groter modaal aandeel voor voetgangersverplaatsingen. De grootste modale aandelen voor actieve vervoerswijzen vinden we in Schaarbeek, Evere, Koekelberg of Sint-Gillis (26%)

[...] Wat de verplaatsingen met het openbaar vervoer betreft, is het aandeel 30% en dat valt binnen het gemiddelde van de naburige gemeenten. Dit kan deels worden verklaard door de structuur van het aanbod aan openbaar vervoer (meestal radiaal) en het bijbehorende bedieningsniveau (cf. Eerdere kaart met de bereikbaarheid van het openbaar vervoer, Ukkel in zone B of C)

[...] Met bijna een op de twee verplaatsingen die met de auto gebeuren (49%), ligt het gebruik van de auto gekoppeld aan Ukkel hoger dan het gewestelijk gemiddelde (42%), maar is het "consistent" met de geografische ligging (gemeente van de tweede kroon, structuur van het wegennet, motorisatie van de gezinnen, cf. vorig en volgend hoofdstuk). We merken vooral het grote aandeel verplaatsingen met de auto als "passagiers" (we denken vooral aan het naar school brengen), dat twee punten hoger ligt dan het gewestelijk gemiddelde (11% ten opzichte van 9%). Hoewel het gewestelijk doel erin bestaat de bezettingsgraad van d scholen te verhogen, is schoolmobiliteit een interessante doelgroep als we het totale modale aandeel van de auto willen verminderen."²⁸



Afbeelding 27: Modale aandelen in Ukkel, de aangrenzende gemeenten en in het BHG (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

4.2.8 Uitdagingen op het gebied van mobiliteit

- De kwaliteit van de voetgangersinrichtingen verbeteren;
- De toegankelijkheid voor MBM verbeteren;
- Inrichtingen voor fietsers creëren en verbeteren om het gebruik van de fiets aan te moedigen (bv.: Waterlooosteenweg);

²⁸ Bron: Ontwerp van GemMP (2021)

- Het parkeren voor mobiele professionals optimaliseren (stedelijke logistiek, inclusief leveringen);
- De bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren.

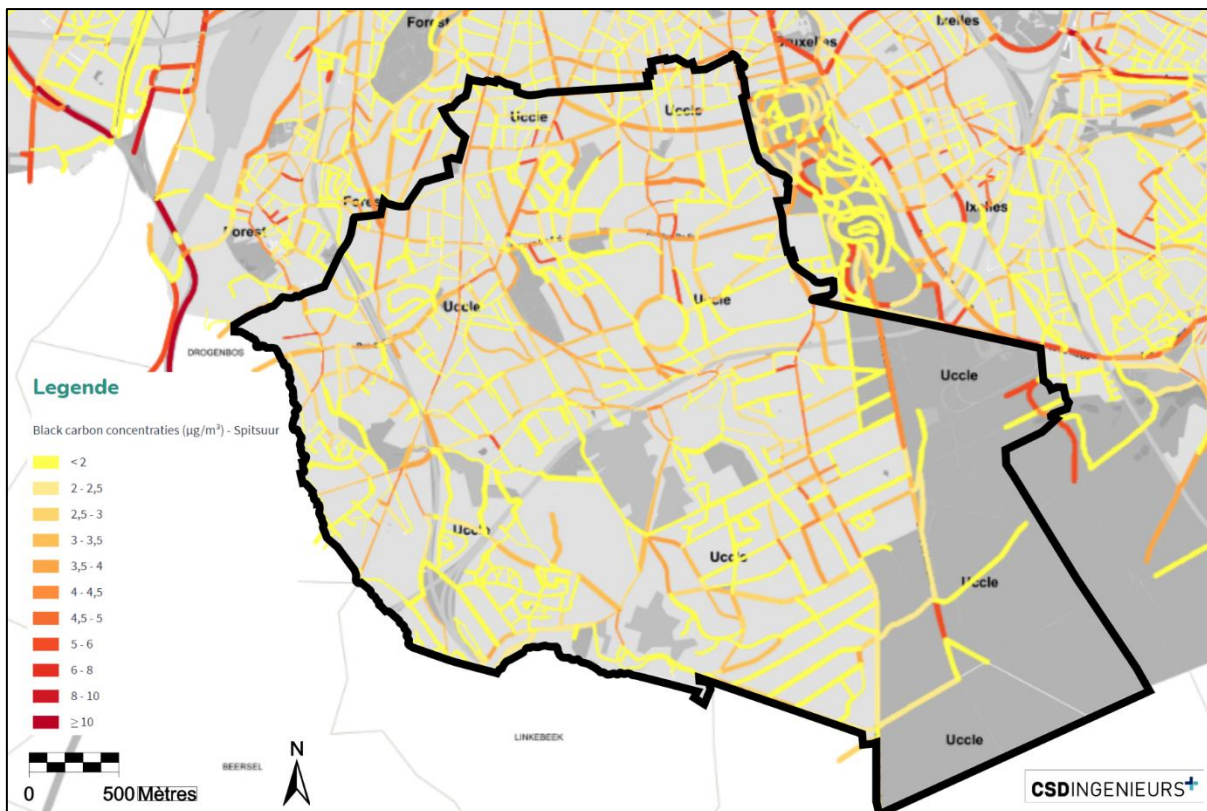
4.3 Lucht, klimaat en energie

4.3.1 Karakterisering van de luchtkwaliteit in de omgeving

Volgens Leefmilieu Brussel zijn de belangrijkste verontreinigende stoffen die een impact hebben op de luchtkwaliteit stikstofoxiden (NOX), zwaveloxiden (SOX), niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS) en zwevende deeltjes (PM2.5). De belangrijkste bronnen van uitstoot van deze verontreinigende stoffen zijn het wegvervoer, de verwarming van gebouwen, de verbranding en de installaties voor energieproductie.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de luchtkwaliteit over het algemeen vrij slecht in dichtbevolkte stedelijke gebieden waar nog aanzienlijk veel voertuigen met thermische motoren door rijden. Deze kwaliteit is des te slechter als de openbare ruimte van nature slecht geventileerd is en/of weinig vegetatie heeft.

Onderstaande figuur toont de concentratie van fijne deeltjes, meer in het bijzonder van zwarte koolstof. Zoals hieronder geïllustreerd, is de blootstelling het grootst in de onmiddellijke nabijheid van de grote assen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Brugmannlaan, de Winston Churchilllaan, de Vanderkinderelaan en de Lorrainedreef (die door het Terkamerenbos loopt).



Afbeelding 28: Concentratie zwarte koolstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tijdens de piekuren (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

In juni 2021 besloot de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om diesel- en benzinevoertuigen te verbieden tegen respectievelijk 2030 en 2035. Deze maatregel zal de uitstoot van deeltjes die schadelijk zijn voor de lucht verminderen. In combinatie met de wil van het BHG om een uitgebreid netwerk van laadstations te ontwikkelen, moet dit de opkomst van elektrische auto's in de stad stimuleren en zo de algehele luchtkwaliteit verbeteren. Dit thema wordt verderop verder uitgewerkt (cf. 4.3.3 'Energie en mobiliteit').

4.3.2 Risico op het creëren van hitte-eilanden

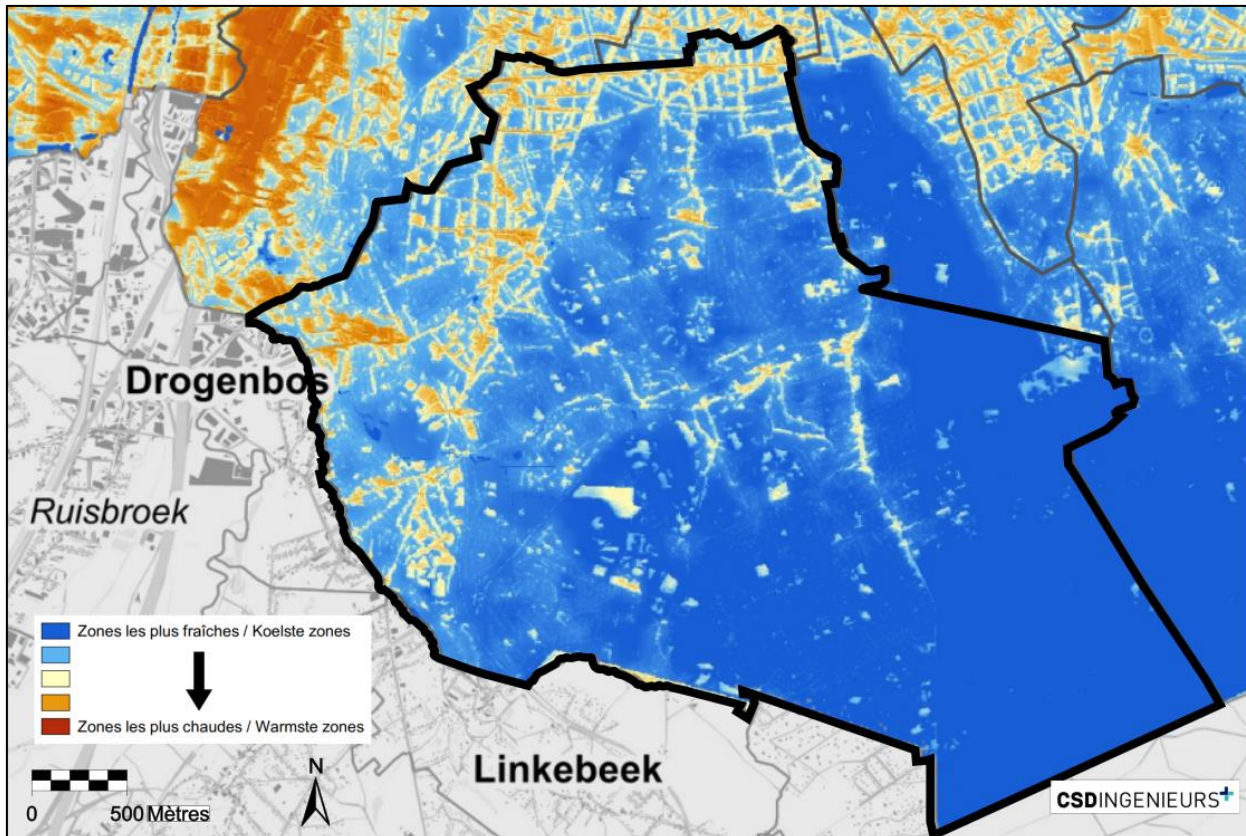
De luchttemperatuur is 's nachts over het algemeen hoger in de steden dan in de nabijgelegen landelijke gebieden; dit verschijnsel staat bekend onder de naam stedelijk hitte-eiland. Te veel warmte heeft een negatieve impact op de levenskwaliteit in de stad. Over het algemeen maakt de opwarming van de aarde het verschijnsel van het hitte-eiland alleen maar erger in combinatie met de ontwikkeling van het Brussels Gewest.

Over het algemeen wordt de gemeente Ukkel opgenomen in een koele zone. Dit komt waarschijnlijk door de aanwezigheid van veel groene ruimten op het grondgebied en vooral door de aanwezigheid van het Zoniënwoud in het oosten. De warmste zones bevinden zich in de directe nabijheid van de grote verkeersaders in het westen van de gemeente (Alsembergsesteenweg en Brugmannlaan).

Volgens verschillende modellen en studies kunnen planten en water een doorslaggevende rol spelen in de klimatologische omstandigheden van de stad en zo het comfort van de bevolking verbeteren.

Om de vorming van toekomstige hitte-eilanden te beperken, is het dus belangrijk om:

- gemineraliseerde oppervlakken en de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken (doordringbare parkeerterreinen, creatie van waterpartijen en fontein en ...);
- de vegetatie te versterken (groene parkeerplaatsen, groendaken en muren met beplanting, vergroening van de onmiddellijke omgeving en bermen rondom gebouwen, nieuwe groene ruimten, enz.);
- de emissie van antropogene warmte te verminderen door met name in te grijpen op de architectuur van de gebouwen (materiaalkeuze, kleuren, energie-efficiëntie, enz.);
- de voorkeur geven aan niet-gemotoriseerde verplaatsingswijzen (fiets, te voet, enz.) en openbaar vervoer.



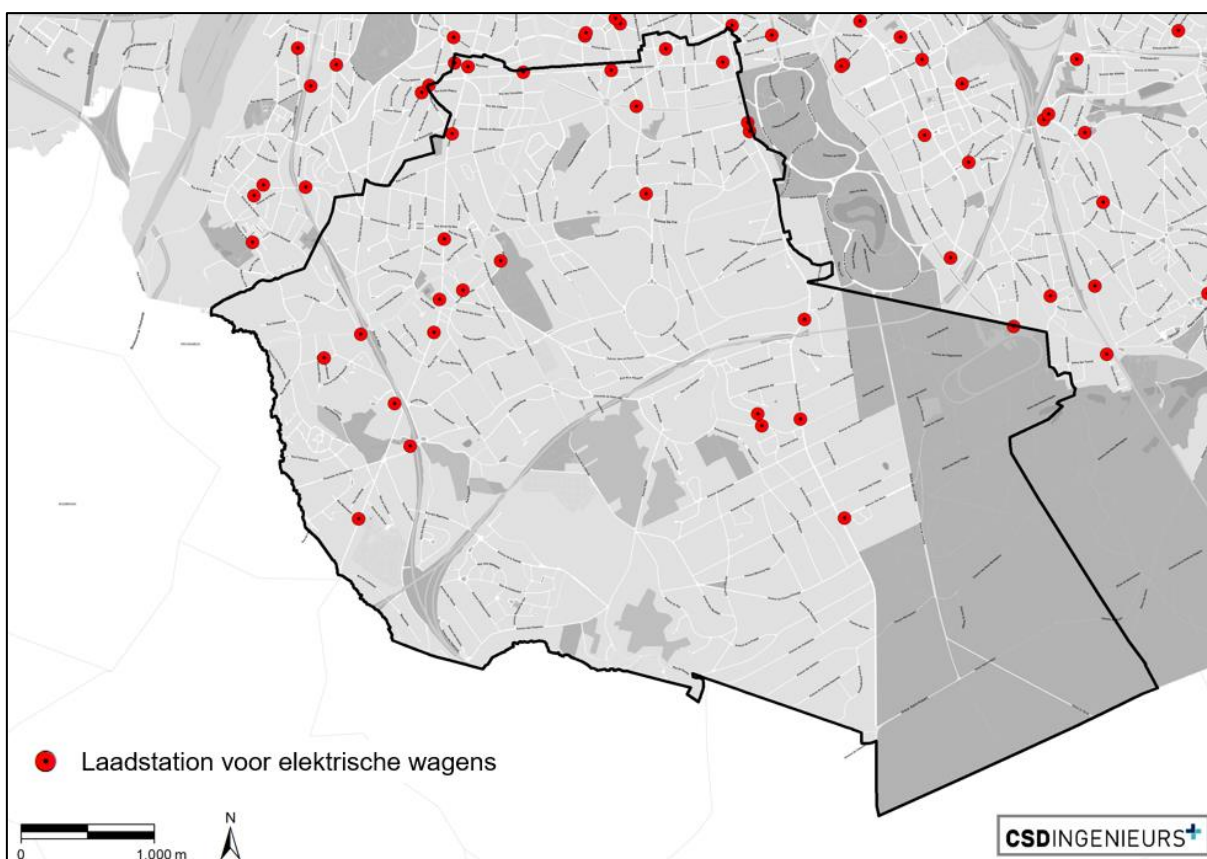
Afbeelding 29: Kaart met de hitte-eilanden / koelere zones (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.3.3 Energie en mobiliteit

Het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE), een omkaderende ordonnantie die op 2 mei 2013 is aangenomen, brengt de verschillende wetten met betrekking tot deze thema's samen in één tekst en voorziet in maatregelen op het gebied van energie- en milieuprestaties van gebouwen, ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen, vervoer, luchtkwaliteit en klimaat, evenals voorbeeldfunctie van overheidsinstanties. Het gaat ook om het Brussels NEKP. Een van de doelstellingen die op gewestelijk niveau worden nagestreefd, is specifiek gericht op de mobiliteit, met name op de vermindering van de milieueffecten als gevolg van de mobiliteitsbehoeften.

Om de gewestelijke en Europese doelstellingen op het gebied van energie, lucht en klimaat te verwezenlijken, worden actieve vervoerswijzen en het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de individuele auto aangemoedigd. De elektrificatie van het wagenpark wordt ook sterk aangemoedigd om de luchtkwaliteit op lokaal en gewestelijk niveau te verbeteren.

Onderstaande kaart toont de huidige stand van zaken van de ontwikkeling van het openbare netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen op het gemeentelijk grondgebied. De laadpalen zijn relatief goed verspreid, hoewel het zuiden van de gemeente minder goed uitgerust is.



Afbeelding 30: Netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: charge.brussels, 2023)

Hoewel de ontwikkeling van elektrische voertuigen zeer gunstig is voor de luchtkwaliteit in de stad, zal het elektriciteitsverbruik (energie) in de stad toenemen, wat een impact heeft op de productie en distributie van elektriciteit. Het maximaliseren van hernieuwbare energiebronnen moet weliswaar gebeuren, maar het is ook belangrijk om de globale energiebehoefte te beperken en de energie-efficiëntie te optimaliseren.

4.3.4 Uitdagingen op het gebied van lucht, klimaat en energie

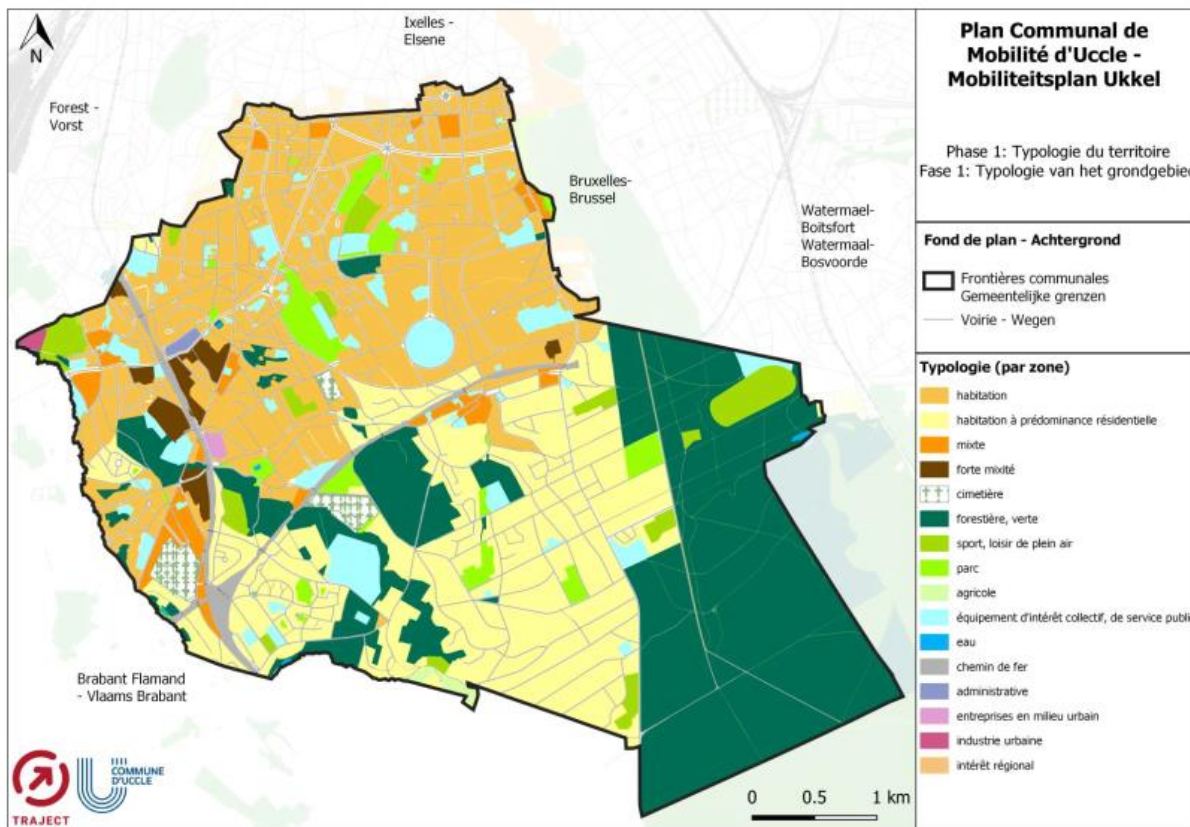
- De blootstelling van gebruikers aan verontreinigende stoffen in de lucht verminderen;

- De luchtverontreiniging verminderen in gebieden met grote biodiversiteitsbelangen (bv. natuurreserveaat, zon Natura 2000);
- Bijdragen tot de ontwikkeling van de elektrificatie van de motorvoertuigen (laadpalen, elektrische voertuigen) en dan met name zorgen voor meer laadpalen in het zuiden van de gemeente Ukkel.

4.4 Stedenbouw, landschap, ruimtelijke ordening en erfgoed

4.4.1 Structuur van het grondgebied van Ukkel

Onderstaande kaart, gemaakt door Traject, toont de bestemmingen (volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan). We merken het overwicht van de residentiële functie en de groene gebieden (in het centrum en in het oosten van de gemeente). Gemengde gebieden en voorzieningen zijn in de minderheid.



Afbeelding 31: Typologie van het grondgebied van de gemeente Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

Wat leefgebied betreft, bestaat het grondgebied van Ukkel uit een leefgebied dat overwegend residentieel is met heel beperkt gemengd karakter. Wat de woonvormen betreft, zien we hier zowel ook 4-gevelvilla's als rijhuizen en/of appartementsgebouwen (meestal gelegen in het noorden van het gemeentelijk grondgebied en langs de steenwegen).

De belangrijkste groene ruimten, die ook bijdragen tot het groene en blauwe netwerk van het Brussels Gewest, bevinden zich voornamelijk in het zuiden van de gemeente (Zoniënwoud, Avijlplateau of de Kauwberg).

4.4.2 Kenmerken van de gebouwen

Type bebouwing

Als gemeente binnen de tweede kroon is het verstedelijkingsproces van Ukkel later gestart dan in de gemeenten van eerste kroon. Zo vertegenwoordigen zeer oude woningen - gebouwd vóór 1919 - slechts

5% van het woningpark in Ukkel²⁹. Een derde van de woningen werd gebouwd tussen het einde van de Eerste Wereldoorlog en het einde van de Tweede Wereldoorlog, en meer dan de helft tussen 1946 en 1980.

Grote woningen zijn oververtegenwoordigd ten opzichte van het gewestelijk gemiddelde, evenals 3- of 4-gevelwoningen. Appartementsgebouwen zijn dan weer meer aanwezig in het noorden van de gemeente (vooral in de wijk Churchill). Het binnenkanten van de huizenblokken zijn grotendeels beplant.

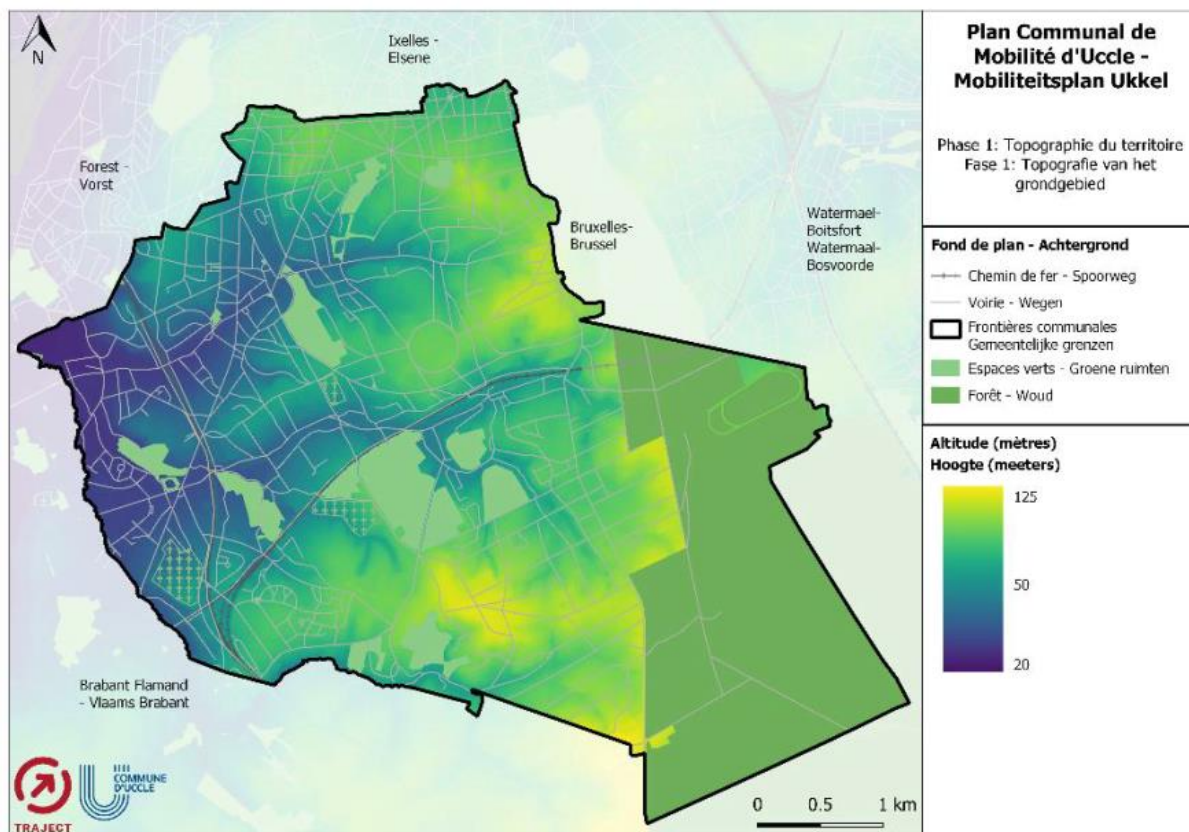
Sociale woningen

In verhouding tot het aantal gezinnen, zijn er weinig sociale woningen: er zijn iets meer dan 4 sociale woningen per 100 gezinnen in de gemeente, een kleiner aandeel dan het gewestelijk gemiddelde. De gemeente omvat een tuinvijk, de wijk Homborch. De andere sociale woningen zijn geconcentreerd in de sector Melkriek en in mindere mate in de sector Merlo (beide gelegen in de wijk Kalevoet-Moensberg).

4.4.3 Landschap en openbare ruimte

Reliëf en landschap

Het gemeentelijk grondgebied van Ukkel wordt sterk gekenmerkt door het reliëf en de oude valleien. Onderstaande figuur (gemaakt door Traject) benadrukt het hoogteverschil op het gemeentelijk grondgebied. Er wordt een verschil van bijna 100 meter waargenomen tussen de westelijke en oostelijke kanten van het grondgebied.



Afbeelding 32: Topografie van het grondgebied van de gemeente Ukkel (bron: ontwerp van GemMP - FASE I, Traject, januari 2022)

Openbare ruimtes

²⁹ Ukkel_NL_4.pdf-tma.pdf (bisa.brussels)

De gemeente Ukkel omvat een groot deel van de oppervlakte aan toegankelijke recreatiegebied dat toegankelijk is in het Brussels Gewest. Deze groene ruimten zijn min of meer eerlijk verdeeld binnen de gemeente en beslaan een groot deel van de bezetting van het gemeentelijk grondgebied.

Zo zijn er de volgende groene ruimten (niet-exhaustieve lijst; zie details in het hoofdstuk 'Fauna en flora'): het Zoniënwoud, het Avijlplateau in Sint-Job, het plateau van Kauwberg, het Engelandplateau (waarvan een deel wordt ingenomen door de nieuwe begraafplaats van Ukkel), de eigendommen Papenkasteel en Kinsendael, delen van de hellingen van de Geleytsbeekvallei, voorbij de Alsebergsesteenweg, enz. Deze groene ruimtes, waarvan sommige het statuut van beschermd gebied hebben (zie onderstaand overzicht), dragen bij tot het groene en blauwe netwerk van het Brussels Gewest.

Wat de andere openbare ruimtes betreft, deze bestaan uit openbare pleinen (zo zijn er heel wat binnen de gemeente) en wegen.

4.4.4 Erfgoed

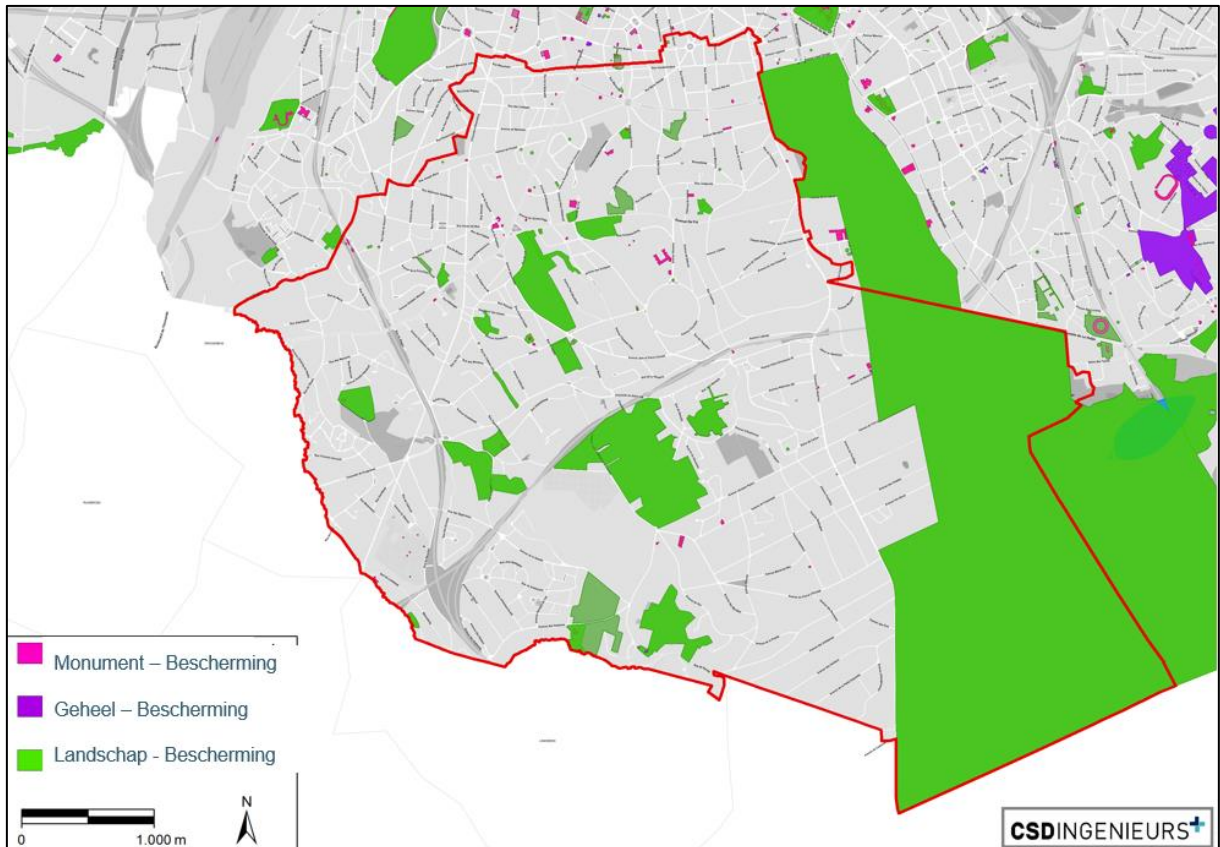
Gebouwd erfgoed

1. Geklasseerd erfgoed

De klasseringsprocedure wordt beschreven in hoofdstuk IV van het BWRO (art. 222 tot 239) en ze bestaat uit de strengste beschermingsmaatregel inzake erfgoed. De klassering *"zorgt voor een effectieve bescherming van goederen waaraan de gewestelijke regering een bijzondere waarde wil toekennen"*. In dit kader kan het besluit met name een beschermingsperimeter vaststellen rondom het goed.

De verschillende effecten van de klassering zijn onlosmakelijk verbonden met het onroerend goed en worden van kracht vanaf het begin van de procedure. Het gaat hier met name om een verbod op sloop, zelfs gedeeltelijke, op gebruik of wijziging van het gebruik dat kan leiden tot een verlies van belangen, op de uitvoering van werken die in strijd zijn met de bijzondere voorwaarden van bewaring, op de verplaatsing van het volledige eigendom of een deel ervan (tenzij absoluut noodzakelijk) wanneer dit in strijd is met de voorwaarden van bewaring (vastgesteld door de besluit van de regering). De klasseringsprocedure wordt op dezelfde manier uitgevoerd als de procedure voor opname op de vrijwaringslijst.

Onderstaande figuur benadrukt de erfgoedelementen binnen het geografische studiegebied.



Afbeelding 33: Geklasseerd erfgoed (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)

Ukkel heeft dus heel wat monumenten, landschappen en sites die profiteren van wettelijke maatregelen voor erfgoedbescherming.

Op de lijst met geklasseerde monumenten (totaal: 25 monumenten) staan de volgende gebouwen (niet-exhaustieve lijst):

- *Het Papenkasteel;*
- *De Neckersgatmolen;*
- *Het huis Bloemenwerf van architect Vandevelde;*
- *Het huis Bedoret;*
- *Het zwembad Langeveld;*
- *Het Koninklijk Atheneum van Ukkel I*
- *De Sint-Pieterskerk;*
- *Het presbyterium van de Sint-Pieterskerk;*
- *De Royal Racing Club van Brussel;*
- *Het huis en de tuin van dokter Ley*
- *Villa Pelseneer*

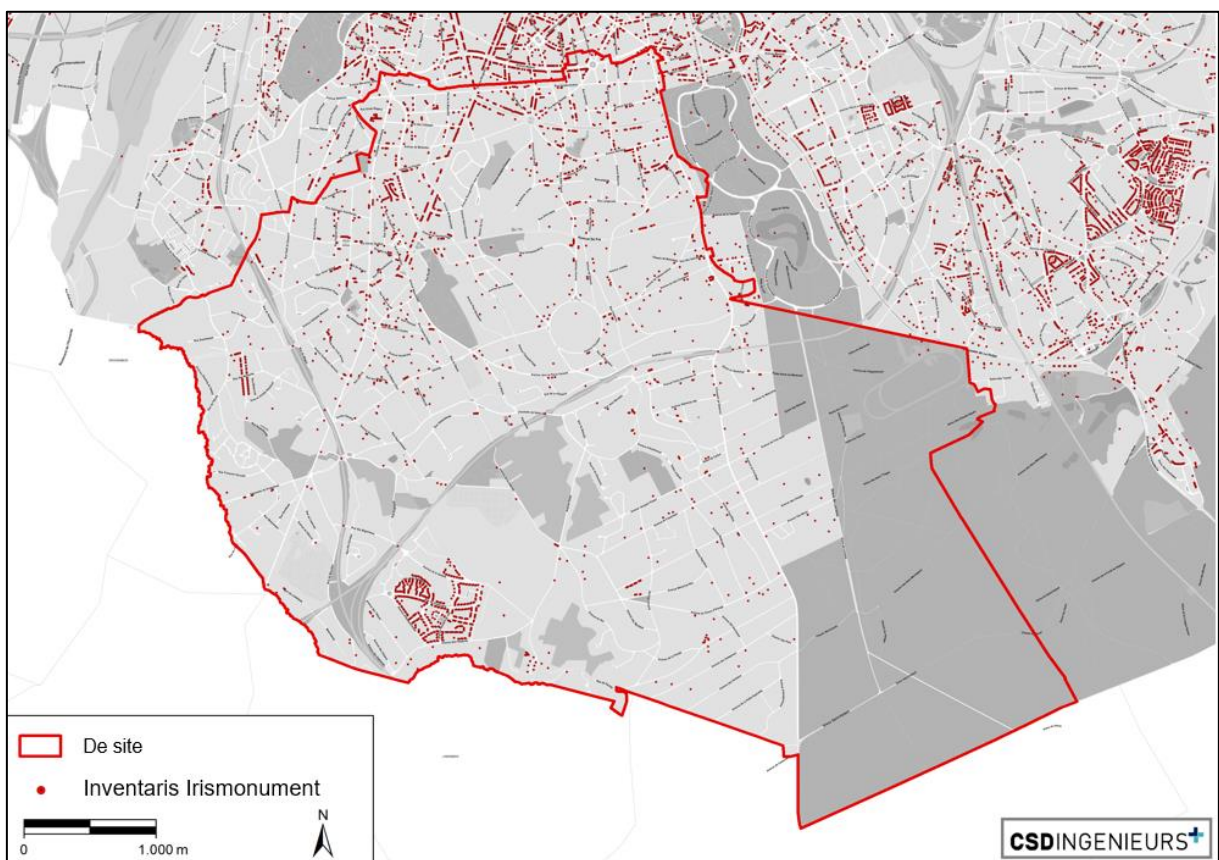
Het hele gemeentelijke grondgebied telt 23 **geklasseerde sites**. Dit zijn meestal **semi-natuurlijke sites** of domeinen. Op deze plaatsen gaan de natuur en de menselijke interventie hand in hand om de kwaliteit van het landschap en de biologische rijkdom te behouden: met name de Kauwberg, de Crabbegatweg, een deel van het Zoniënwoud, het Verrewinkelbos, het Domein van Latour de Brains, enz.

De gemeente Ukkel heeft slechts één **geclassificeerd landschap**. Dit is *de begraafplaats van Dieweg* (die overigens geklasseerd is als landschap en als site).

2. Goederen die in de inventaris zijn opgenomen

Hoofdstuk II van het BWRO, en meer in het bijzonder de artikelen 207 tot en met 209, heeft betrekking op de inventaris en het register van het onroerend erfgoed. Deze inventaris, die een fundamenteel wetenschappelijk instrument is voor een gevarieerd publiek, is nu rechtstreeks toegankelijk via het internet (www.irisonument.be). Voor de gemeenten waarvan de inventaris nog niet is gepubliceerd, worden de gebouwen die vóór 1 januari 1932 zijn gebouwd, automatisch geregistreerd overeenkomstig artikel 333 van het BWRO. De vermelding van een goed in een inventaris houdt nog geen wettelijke beschermingsmaatregelen in.

Ukkel telt veel gebouwen die zijn opgenomen in de inventaris. Deze bevinden zich voornamelijk in het noorden van de gemeente, maar in het zuiden en het oosten van de gemeente zijn een aantal zones met goederen die zijn opgenomen in de inventaris (bijvoorbeeld de wijk van de Gelaarsde Kat).



Afbeelding 34: Goederen opgenomen in de inventaris Irisonument (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)

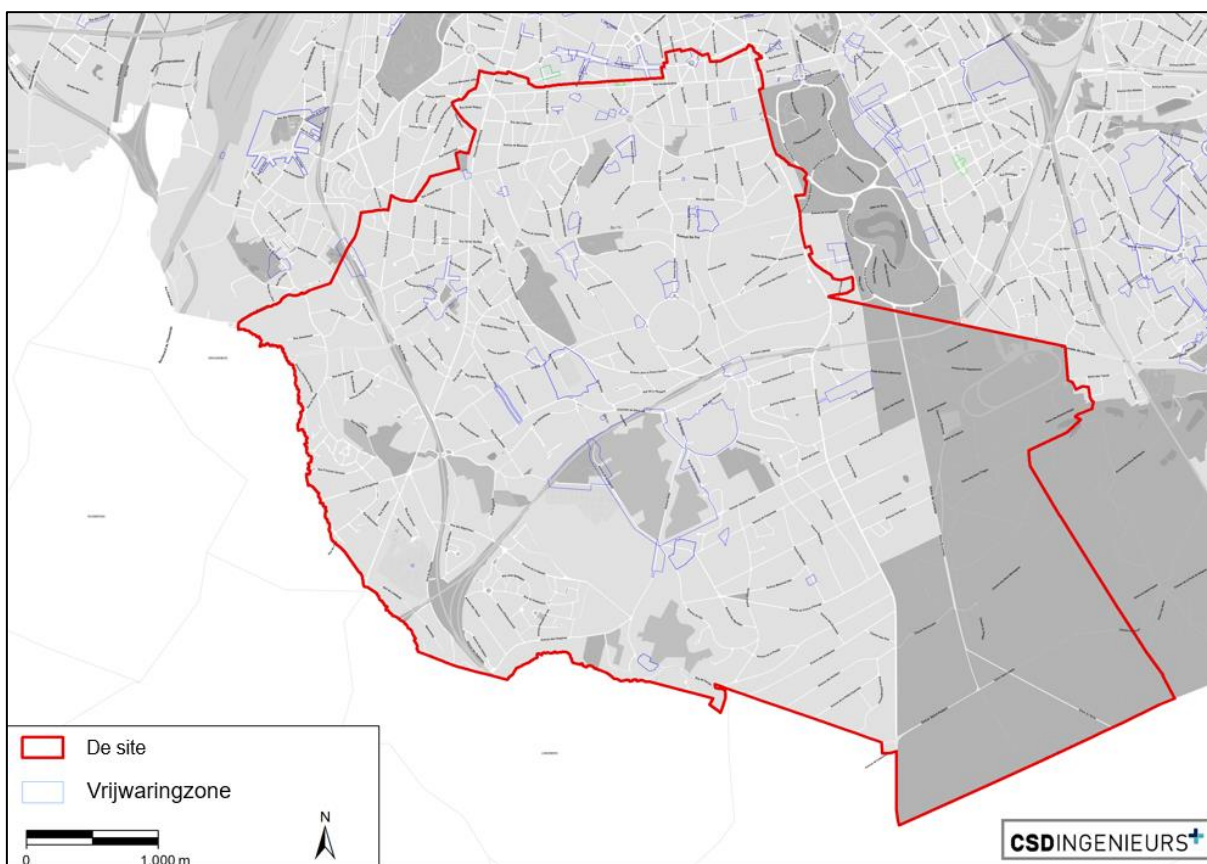
3. Beschermde gebieden

Ukkel telt veel beschermde gebieden (waarvoor een beschermingsbesluit is aangenomen); de belangrijkste zijn (niet-exhaustieve lijst):

- **Beschermde gebied van het landschap van de Kauwberg:** *de Kauwberg is een perimeter die niet alleen de vijfhoek tussen de spoorlijn n026, de Sint-Jobsesteenweg, de Dolezlaan en de Eikenboslaan omvat, maar ook de driehoek ten oosten van de Dolezlaan, begrensd door de*

Directoirelaan, de Bonapartelaan en de Pasturlaan. Het geheel vormt een vierhoek die een oppervlakte van ongeveer 50 ha beslaat³⁰

- **Beschermd gebied van het geheel en het landschap van de begraafplaats van de Dieweg:** *De begraafplaats van de Dieweg is bijzonder schilderachtig, niet alleen vanwege het authentieke karakter, maar ook vanwege de uitzonderlijke ligging in de heuvelachtige omgeving van Ukkel, wat een wijds uitzicht over de Geleysbeekvallei oplevert. De begraafplaats is omgeven door een gedeeltelijk originele muur, met een smeedijzeren poort aan de ingang. Voor de bouw van de muur werden materialen van de oude begraafplaats van de Sint-Pieterskerk gerecupereerd. We kunnen we afleiden uit een inscriptie op de linker pijler van de zij-ingang, naast het Allard-mausoleum: "Aere ecclesiae 1851". De Dieweg werd pas 15 jaar later in gebruik genomen.³¹*
- **Het beschermd gebied van het landschap van de tuin van het David en Alice Van Buurenmuseum:** *Opmerkelijke architecturale tuin, een "schilderachtige tuin" met een rozenperk en een paviljoen-belvédère; een "labyrint" dat in 1968 werd ingericht met heggen van taxus, gesnoeid tot sculpturen; een "hartentuin" die ingehuldigd werd in oktober 1970 en die bestaat uit buxusstruiken, gesnoeid in de vorm van harten en omgeven door massieve "staande rechthoeken" van taxus³²*
- **Beschermd gebied van het landschap van het Avijl Plateau:** *voor zijn historische en esthetische belang*



Afbeelding 35: Beschermde gebieden in Ukkel (ill.CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)

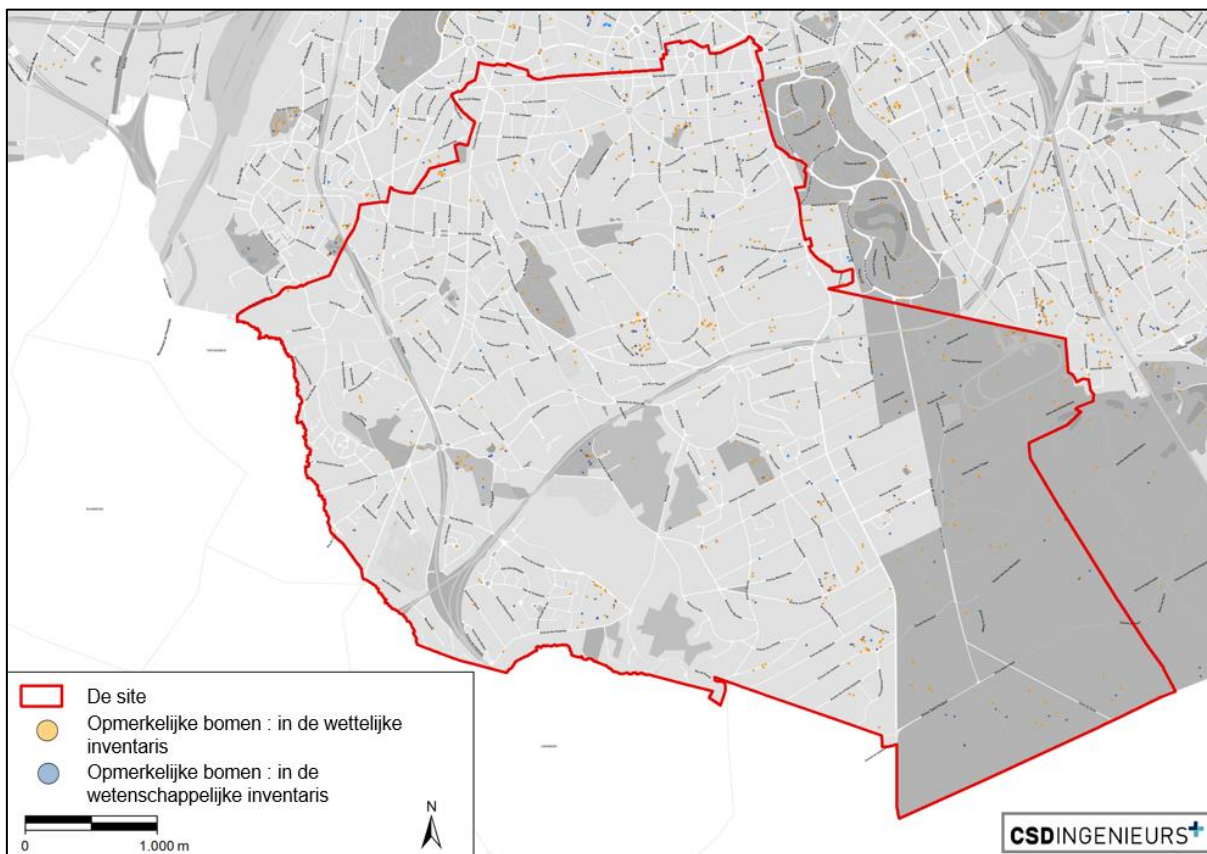
Natuurlijk erfgoed

³⁰ 032_024.pdf (erfgoed.brussels)

³¹ 013_008.pdf (erfgoed.brussels)

³² 015_057.pdf (erfgoed.brussels)

Wat het natuurlijke erfgoed betreft, worden er binnen de gemeente opmerkelijke bomen geïdentificeerd. In totaal telt Ukkel 514 opmerkelijke bomen, waarvan er 140 op openbaar domein staan. Deze bomen zijn vrij goed verspreid over het hele grondgebied. Uiteraard staan er een aantal in de groene ruimtes zoals het Zoniënwoud of het Wolvendaalpark.



Afbeelding 36: Opmerkelijke bomen op het gemeentelijk grondgebied (ill. CSD Engineers, achtergrond: Brugis, 2023)

4.4.5 Uitdagingen op het gebied van stedenbouw, landschap en erfgoed

- De stedelijke barrières en discontinuïteiten binnen de gemeente (spoorwegen) en met aangrenzende gemeenten verminderen;
- Rekening houden met de topografie bij de inrichtingen voor fietsers en voetgangers (inclusief PBM);
- Het gebouwde en vooral het natuurlijke erfgoed van Ukkel beschermen en in de kijker zetten.

4.5 Geluids- en trillingsomgeving

4.5.1 Brussels kadaster van het transportgeluid

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een door Leefmilieu Brussel ter beschikking gesteld geluidskadaster (multi-blootstelling), dat in onderstaande figuur wordt geïllustreerd. Het is gebaseerd op een modellering van de geluidsniveaus voor de verschillende vervoerswijzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (weg-, spoorweg- en luchtverkeer), gemodelleerd voor verschillende Europese indicatoren³³, Lden, Lnight. Wanneer het geluidsniveau lager is dan 55 dB(A), wordt het gebied als 'kalm' beschouwd. De kaart toont de situatie in 2016.

Volgens deze kaart wordt de Lorrainedreef opgenomen als een bijzonder lawaaierige as met niveaus tot 70 dB(A). Het Terkamerenbos, dat in het verlengde van deze dreef ligt (grenzend aan het gemeentelijk grondgebied), is opgenomen als een zeer lawaaierige omgeving. De kans is groot dat het geluidsniveau in het Terkamerenbos vandaag lager is dan wat op de kaart staat aangegeven, aangezien een deel van het verkeer sinds december 2020 uit een deel van het park is gehaald.

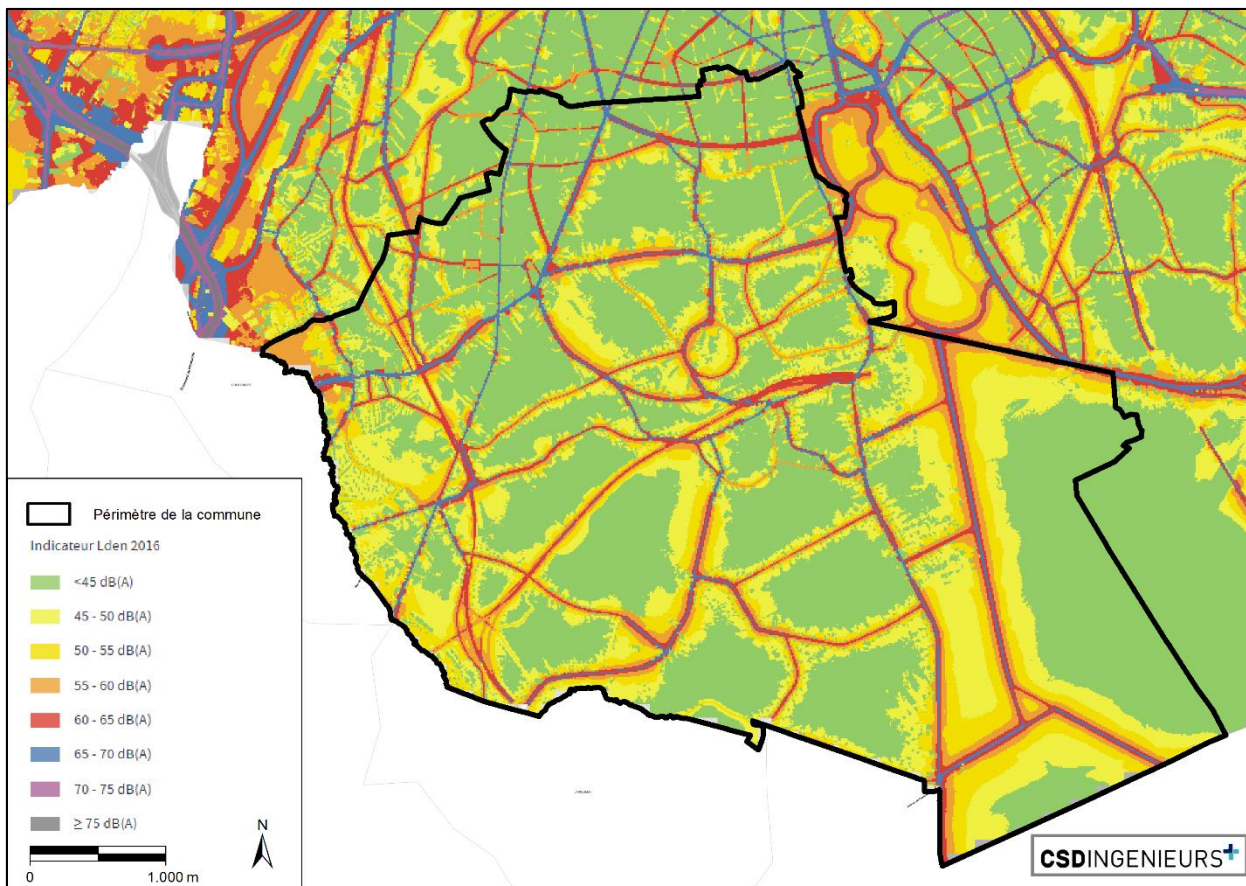
Andere verkeersassen zoals de Dolezlaan/de Godshuizenlaan/de Engelandstraat zijn ook opgenomen als lawaaierige assen. Het geluidsniveau is bijzonder hoog in de omgeving van de internationale school Bogaerts (waarschijnlijk door het verkeer dat verband houdt met de school) en het onderzoekscentrum van Sciensano.

De spoorlijnen die van oost naar west en van noord naar zuid het gemeentelijk grondgebied doorkruisen, zijn ook lawaaierige assen.

In het noorden van de gemeente zijn een aantal akoestische comfortzones aanwezig (weergegeven in het groen). Dit komt waarschijnlijk omdat het noorden van de gemeente sterker verstedelijkt is. De binnenkant van de huizenblokken worden door de gebouwen afgeschermd van het lawaai.

We merken op dat de verschillende parken van de gemeente (bv. het Wolvendaalpark, de Kauwberg, het Sauvagèrepark ...) kenmerken vertonen van comfortgebieden wat grootte en groen betreft. Toch wordt het grootste deel van hun oppervlakte blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45dB. Dit kan worden verklaard door het wegverkeer op de nabijgelegen wegen (bussen, auto's en vrachtwagens), evenals door de recreatieve activiteiten die in de verschillende parken worden aangeboden.

³³ Indicatoren gedefinieerd door Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002.



Afbeelding 37: Geluidsniveaus bij multi-blootstelling (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

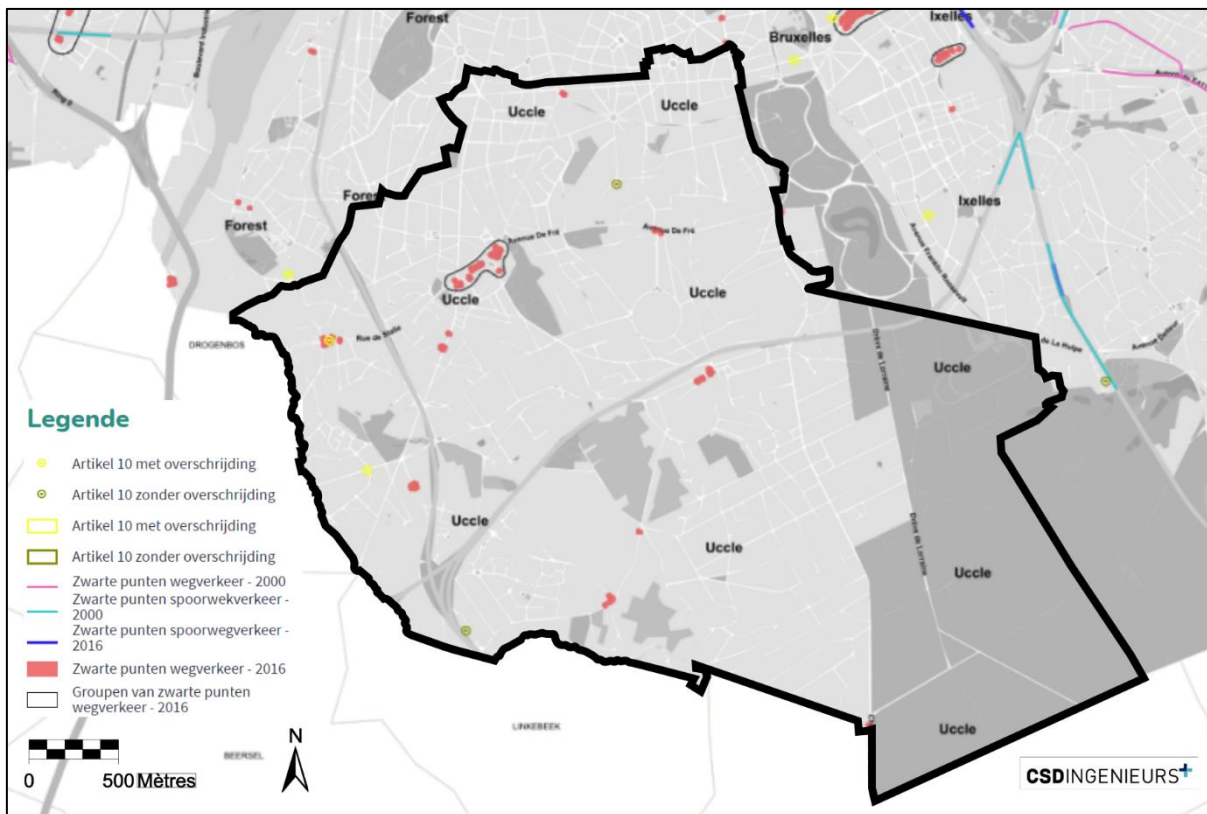
4.5.2 Akoestische zwarte punten

"Akoestische zwarte punten" zijn bewoonde gebieden met een concentratie van geluidsbronnen en/of een groot aantal geluidsgelateerde klachten. De geluidssituatie wordt als storend ervaren. Deze punten worden bepaald door Leefmilieu Brussel, hetzij door de analyse van kaarten van het weg- en spoorweggeluid, hetzij bij de behandeling van klachten van bewoners³⁴.

Deze kaart moet echter wel in perspectief worden geplaatst. Het ontbreken van klachten binnen een bepaald gebied betekent immers niet dat er geen sprake is van geluidsoverlast binnen dat gebied. Soms zijn de inwoners gewend aan het lawaai, berusten ze erin of klagen ze bij de gemeente en niet bij Leefmilieu Brussel.

Binnen de observatieperimeter zien we heel wat akoestische zwarte punten ter hoogte van het George Marlowsquare. Meer in het bijzonder lijkt het kruispunt tussen de De Frélaan, de Brugmannlaan en de Stallestraat bijzonder luidruchtig. Andere zwarte punten werden geïdentificeerd op het Sint-Jobplein en op het kruispunt tussen Godshuizenlaan, de Engelandstraat en de Dolezlaan. Een overschrijding van de trillingsdrempel moet ook worden opgemerkt op een deel van de Drogenbossesteenweg, helemaal in het zuiden van de stad.

³⁴ Om een klacht in te dienen over geluidshinder is de procedure van artikel 10 van toepassing, verwijzend naar artikel 10 van de Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. (Leefmilieu Brussel)

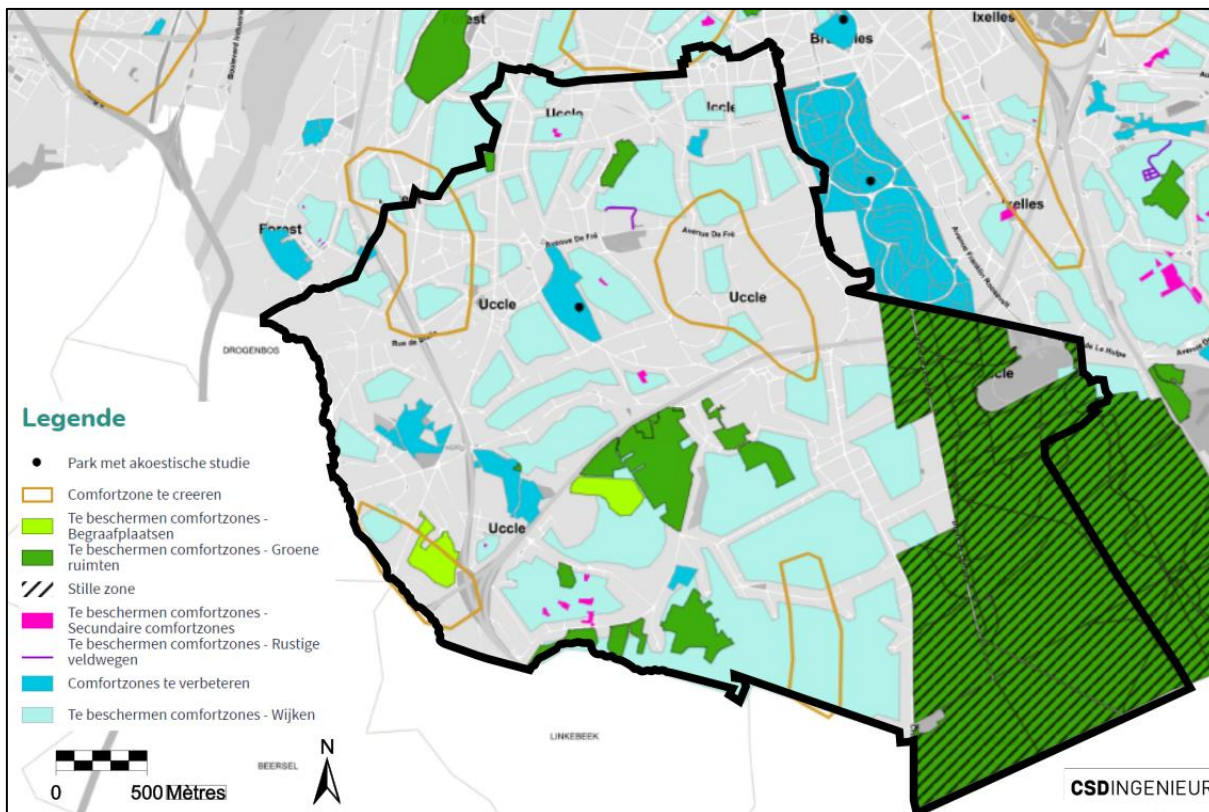


Afbeelding 38: Kaart van akoestische zwarte punten, zoom op Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.5.3 Kalme gebieden om te creëren of te beschermen

Om te voldoen aan de verplichtingen van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, wat de definitie van stille zones betreft, heeft Leefmilieu Brussel verschillende zones in het Brussels Gewest bepaald in functie van bepaalde criteria zoals vergroening, de grootte van de zone en het geluidsniveau dat werd vastgesteld volgens de kaarten van het lawaai afkomstig van het vervoer over land.

In Ukkel zijn verschillende akoestische comfortzones ('Quiet-zones' of Q-zones) gedefinieerd als te verbeteren of te creëren, met name ter hoogte van de De Frélaan, in de buurt van de Koninklijke Sterrenwacht van België tot aan de wijk Sint-Job. Bijna het volledige zuidelijke deel van de gemeente is geklasseerd als een comfortzone die moet worden beschermd.



Afbeelding 39: Strategie voor akoestische comfortzones (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.5.4 Potentieel voor de beperking van de geluidsvervuiling

De studie van Leefmilieu Brussel van oktober 2020 met de titel 'Nature Based Solution' stelt verschillende oplossingen voor met betrekking tot de aanwezigheid van de natuur in de stad om geluidsoverlast te verminderen.

Met name kunnen acties op het gebied van mobiliteit worden overwogen:

- De verbetering van het wagenpark (betere akoestische prestaties van de voertuigen);
- Een interventie ter hoogte van het wegdek (kasseien maken meer lawaai dan asfalt);
- Vermindering van de snelheid van de voertuigen;
- Wijziging van de intensiteit of het type verkeer dat de wegen gebruikt en de hoofdwegen op voldoende afstand van de groene ruimten plaatsen;

Andere acties houden verband met individueel gedrag:

- de voorkeur geven aan niet-gemotoriseerde vervoerswijzen (fiets, te voet, enz.) en openbaar vervoer;
- vermijden van te veel lawaai te maken in de parken;

Tot slot zijn ook fysieke geluidsschermen een optie, zoals: "een rooster bedekken, profiteren van de topografie, niveauverschillen, natuurlijke barrières (dijken, muurtjes, steenkorven, enz.) creëren, maar ook inspelen in op verschijnselen zoals nagalm, materialen, een bufferzone voorzien tussen potentiële zones van overlast en comfortzones"³⁵.

³⁵ Gedocumenteerd geluidsblad nr. 54: Stille zones en akoestische comfortzones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2018).

Bovendien bieden “planten of beplante inrichtingen zeker de mogelijkheid om geluidsoverlast te beperken door reflectie, diffractie, diffusie of absorptie van geluidsgolven. Het effect is zeer variabel in de ruimte. Een rij bomen met een vrij goed ontwikkelde kruin in een canyonstraat heeft bijvoorbeeld een licht negatief effect voor de mensen onder een boom, maar een positief effect op de gevels boven de kruin. Beschermende maatregelen zoals hagen en bomenrijen bomen zijn het efficiëntst; hoe hoger de stammen en hoe dichter en breder de beplanting, hoe efficiënter. Als de geluidsbron zich in de buurt van de ontvanger bevindt, zal de impact toch beperkt zijn. (...) Wanneer de grond bedekt is met gras of andere kruidachtige vegetatie, kan dit zorgen voor extra porositeit en dispersie. De diffusie van geluidsgolven zal de interactie van de golven met de grond vergroten, zodat een groter deel van het geluid wordt geabsorbeerd. Dit is echter niet het geval als de grond nat is. In de wetenschappelijke literatuur worden effecten tot maximaal 3 dBa gemeld op hagen en kruidachtige vegetatie grenzend aan drukke wegen. In de meeste gevallen is de beste oplossing om NBS te combineren met fysieke infrastructuren (bijvoorbeeld geluidwerende muren of schermgebouwen) om een optimaal effect te bereiken dat vergelijkbaar is met het effect dat wordt bereikt met zware geluidsbeperkende maatregelen aan de bron³⁶.

4.5.5 Uitdagingen op het gebied van de geluids- en trillingsomgeving

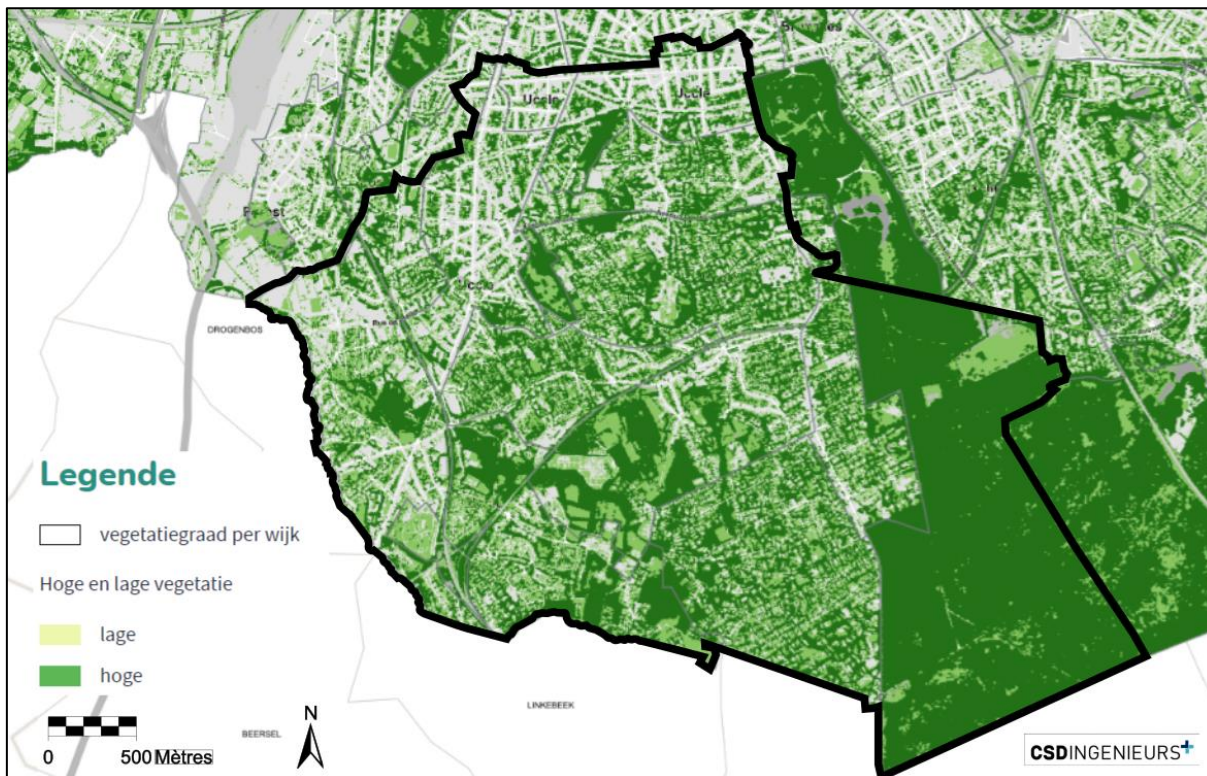
- Het handhaven van stille zones door de toepassing van de door Good Move vastgestelde hiërarchie van de wegen en de organisatie van het verkeer;
- Het behouden en verbeteren van het akoestisch comfort in groene en open ruimtes (bv.: Zoniënwoud, de Kauwberg);
- De geluidsoverlast in verband met de spoorweg die Ukkel doorkruist, beperken;
- Rekening houden met de overlast ter hoogte van de zones die geïdentificeerd zijn als ‘akoestische zwarte punten’.

³⁶ Gedocumenteerd geluidsblad nr. 54: Stille zones en akoestische comfortzones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2018).

4.6 Fauna en flora

4.6.1 Algemene beschrijving van de flora

De groene ruimten beslaan een groot deel van de oppervlakte van het gemeentelijk grondgebied, voornamelijk in het zuiden en oosten van het grondgebied. De bebouwde oppervlakte bevindt zich eerder in het noordelijke deel van de gemeente.

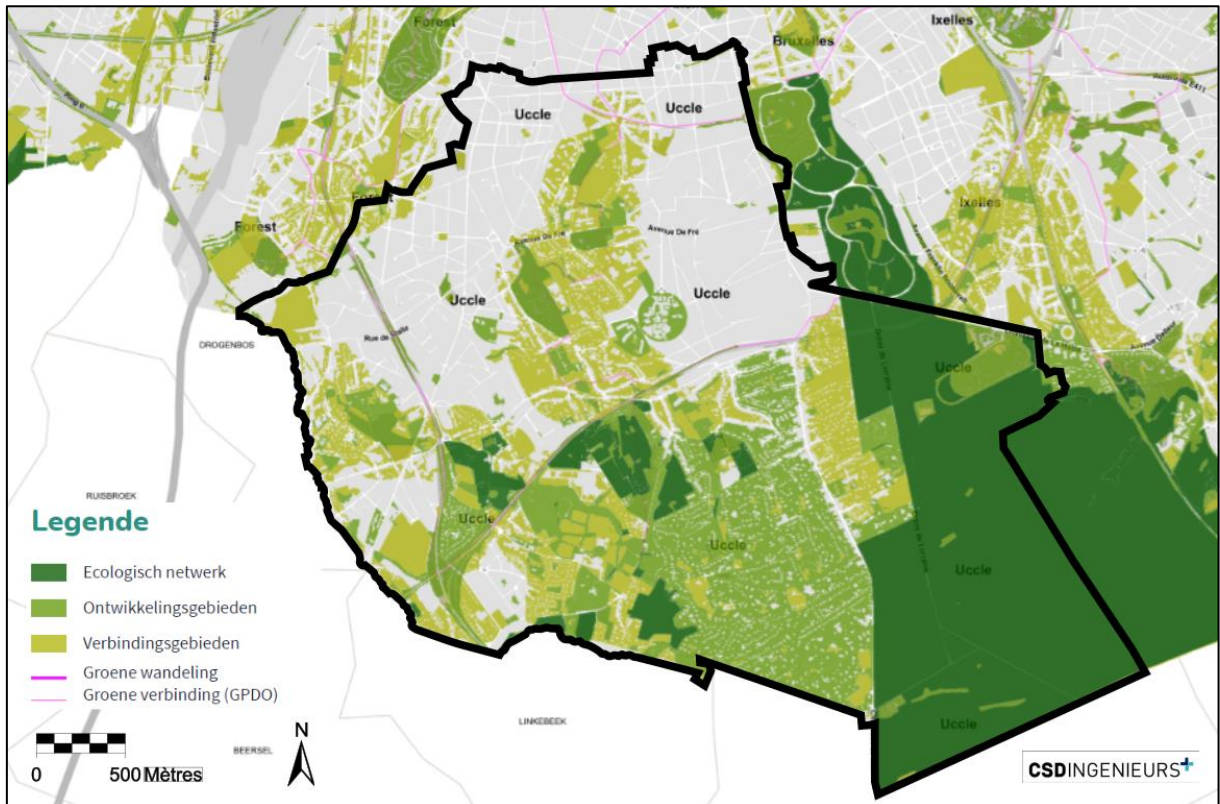


Afbeelding 40: Vegetatie in 2020 in de gemeente (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

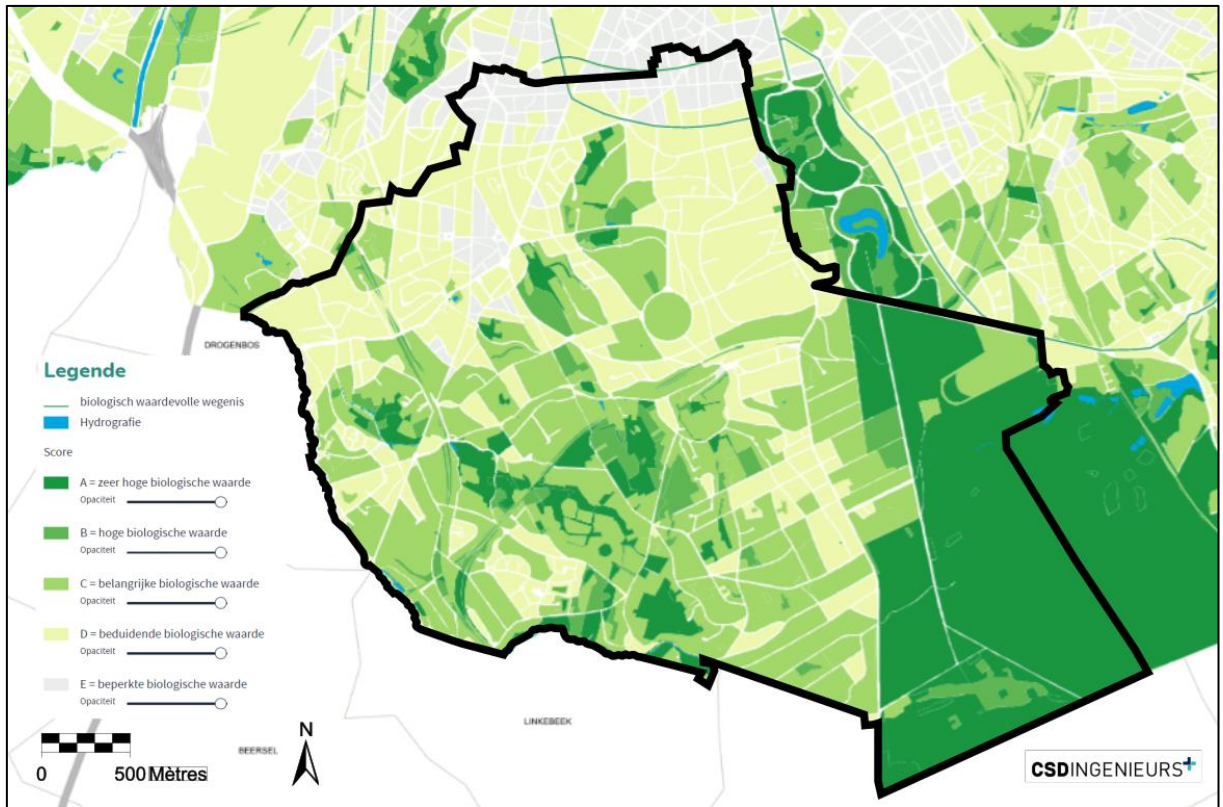
In het kader van de acties van het gewestelijk Natuurplan heeft Leefmilieu Brussel ook een kaart gemaakt met het gewestelijk ecologisch netwerk. Het ecologisch netwerk is een samenhangend geheel van (semi-)natuurgebieden op het gewestelijk grondgebied, gecreëerd om actief bij te dragen tot de bescherming en het behoud van de biodiversiteit. Er worden drie verschillende zones gedefinieerd: de centrale zones, de ontwikkelingszones en ten slotte de verbindingzones.

- ◆ Centrale zones (ecologisch netwerk): deze omvatten omgevingen met een groot biologisch belang waar alle acties moeten worden uitgevoerd ten gunste van het natuurbehoud. Een centrale zone kan worden opgenomen in een ontwikkelingsgebied.
- ◆ Ontwikkelingszones: deze omvatten omgevingen van minder biologisch belang dan de vorige, maar ze hebben niettemin een goed ecologisch potentieel dat wordt versterkt door een adequaat beheer. De instandhouding van soorten en hun habitats is verenigbaar met de economische exploitatie mits bepaalde maatregelen.
- ◆ Verbindingszones: dit zijn omgevingen met kleine oppervlakken of met een lineair karakter in het landschap. Deze zones zijn vooral habitats voor een groot aantal inheemse diersoorten en ze vormen het ecologische netwerk van het grondgebied. Het aantal, de kwaliteit en continuïteit van deze zones zijn bepalend voor het verwezenlijken van echte ecologische verbindingen tussen de centrale en ontwikkelingszones, waardoor de genetische vermenging van populaties mogelijk wordt.

Volgens de kaart van Leefmilieu Brussel beschikt het gemeentelijk grondgebied over een relatief compleet ecologisch netwerk. Er zijn verschillende centrale zones, waaronder het Zoniënwood, de Kauwberg en het natuurreservaat Kindendael-Kriekenput. Bijna het volledige zuidelijke deel van de gemeente is opgenomen als een verbindingszone. We merken ook op dat er zich een groene wandeling bevindt langs de spoorlijn en op de Winston Churchillaan (groene continuïteit).



Afbeelding 41: Biologisch netwerk (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

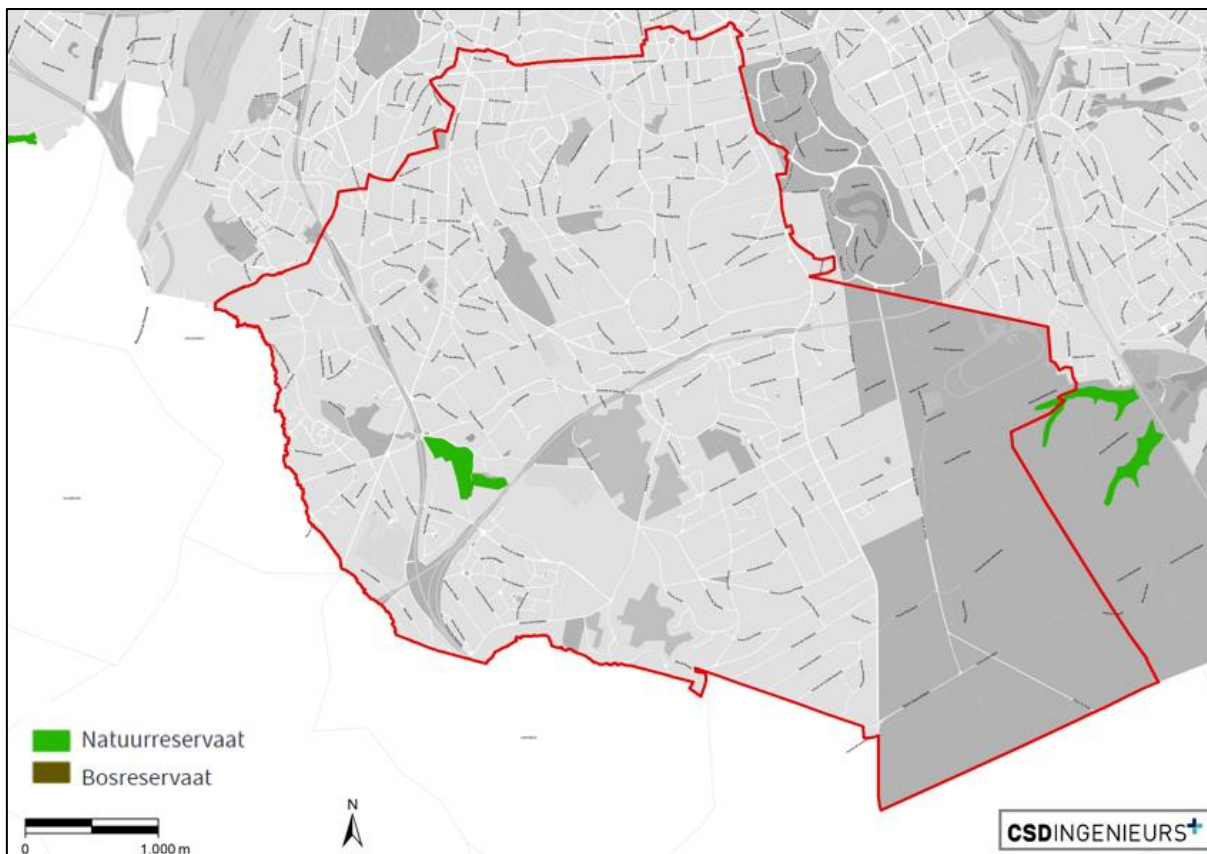


Afbeelding42: Biologische evaluatie (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.6.2 Beschermde zones en habitats Natura 2000

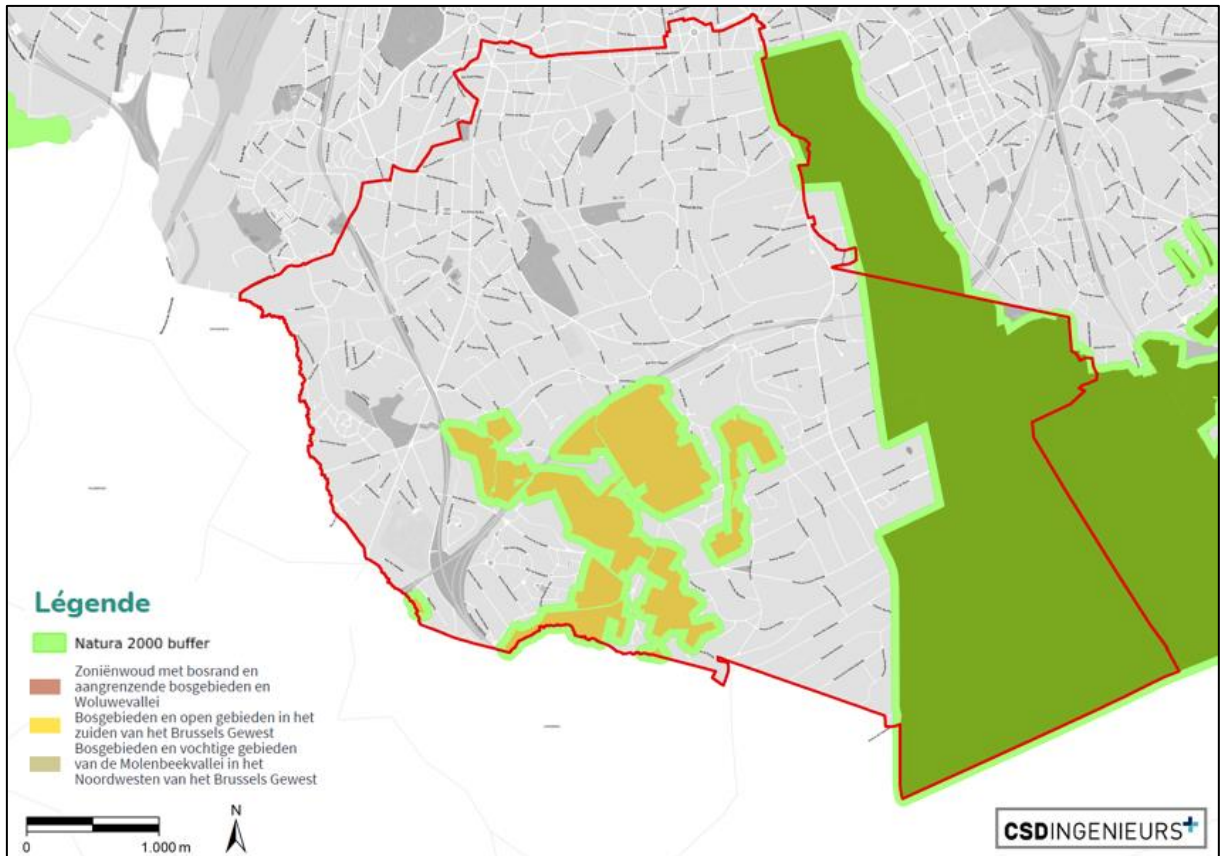
Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt 14 natuurreservaten en 2 bosreservaten, evenals een aantal zogenaamde Natura 2000-gebieden. Al deze natuurlijke ruimten worden beschermd door de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud. Dit zijn natuurlijke habitats die bedreigd worden of opmerkelijk zijn op Europese schaal (habitats van communautair belang) of op Brussels niveau (habitats van gewestelijk belang).

Het natuurreservaat Kindendael-Kriekenput ligt in het zuiden van het gemeentelijk grondgebied, tussen beide spoorwegen. Vanwege het moerassige bos en de holle bomen werd het natuurgebied in 1996 ook aangewezen als bijzondere beschermde zone van Natura 2000.



Afbeelding43: Locatie van natuur- en bosreservaten (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

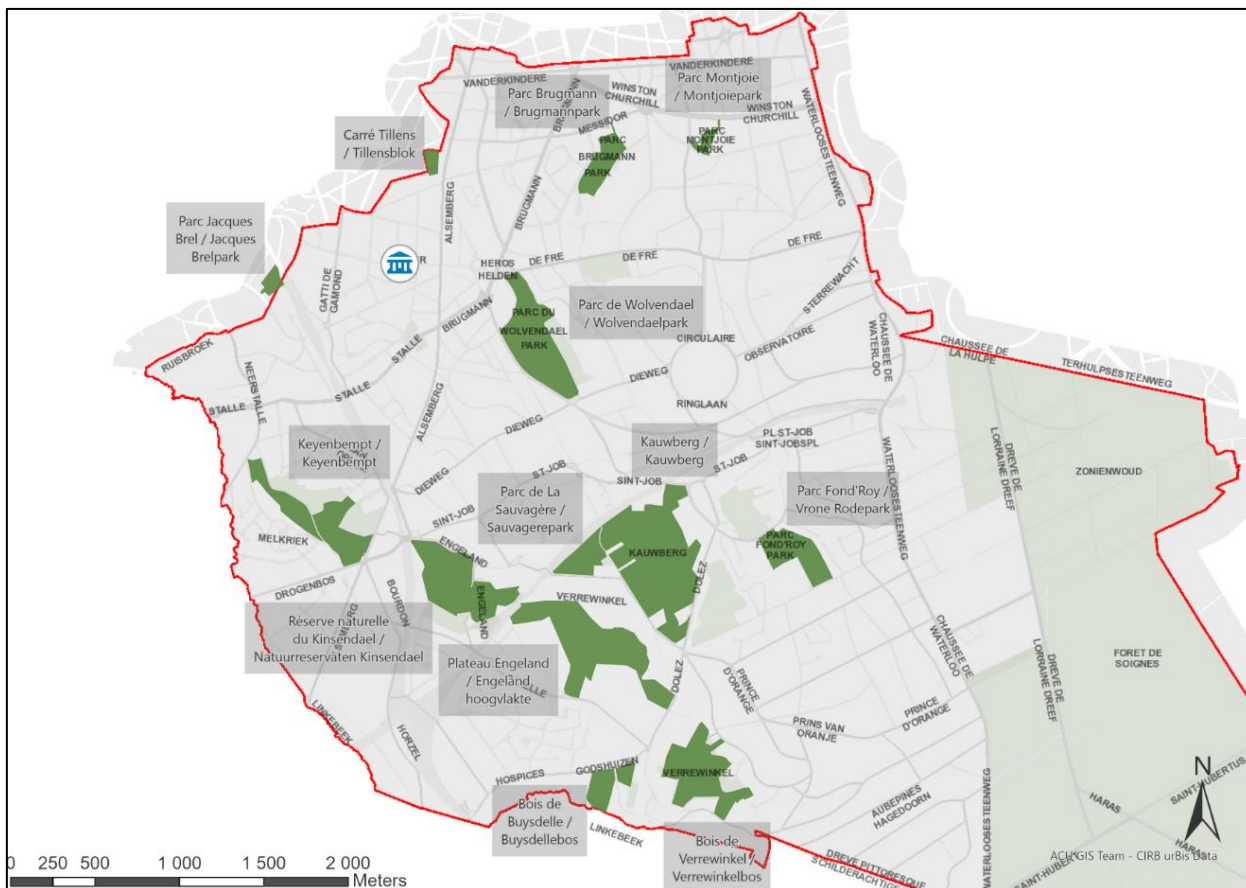
De gemeente Ukkel omvat in het zuiden van het grondgebied ook verschillende Natura 2000-gebieden. Deze zones zijn opgenomen "*bebost en open in het zuiden van complex van het Brussels Gewest*". Het Zoniënwoud wordt ook wel aangeduid als "*Het Zoniënwoud met zijn rand en omliggende bossen en het Woluwedal*".



Afbeelding44: Natura 2000-gebieden (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.6.3 Beschrijving van de groene ruimtes en het beheer ervan

Onderstaande figuur toont de ligging van de belangrijkste parken en groene ruimten in Ukkel of in de directe omgeving.



Afbeelding45: Voor het publiek toegankelijke groene ruimten (bron: Gemeente Ukkel, 2020)

De gemeente Ukkel beschikt over een groot aantal groen ruimten waaronder een natuurreservaat. Deze parken worden beheerd door de gemeente zelf of door het gewest. De belangrijkste groene ruimten zijn opgenomen in onderstaande tabel:

| Park en groene ruimte | Beheer door: | Speciale status |
|------------------------------|--------------|---|
| Wolvendaalpark | Gemeente | Geklasseerd bij koninklijk besluit van 8 november 1972. |
| Bruggmannpark | Gemeente | / |
| Montjoiepark | Gemeente | Aanwezigheid van een opmerkelijke treurwilg en sequoia. |
| Avijlplateau | Gemeente | / |
| Sauvagèrepark | Gewest | Geklasseerd in juni 1997 en Natura 2000 sinds december 2016 |
| Zoniënwoud | Gewest | Geklasseerd landschap en Natura 2000 |
| Verrewinkel- en Buysdellebos | Gewest | / |
| Engelandplateau | Gewest | Natura 2000 |
| Keyenbempt | Gewest | / |

| | | |
|-----------------------|--------|---|
| Fond'Roypark | Gewest | Natura 2000 |
| Kinsendael-Kriekenput | Gewest | Statuut van domaniaal natuurreserveaat en Natura 2000 |
| Kauwberg | Gewest | Geplande integratie in Natura 2000 |
| Tillensblok | Gewest | / |

Het Wolvendaalpark is een van de belangrijkste openbare parken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voornamelijk door zijn grootte. Historisch gezien was het park een landgoed van rijke Brusselse families die er de zomer kwamen doorbrengen. Vandaag telt het park twee beukenbossen, heel wat paden, gazons en opmerkelijke monumenten en sculpturen.

Wat het Brugmannpark betreft, dat heeft een oppervlakte van 5 ha. Historisch gezien was dit park eigendom van de familie Brugmann. Georges Brugmann legde op eigen kosten verschillende straten aan in het noorden van de gemeente, zoals de Winston Churchilllaan, de Messidorlaan, de Albertlaan en de Brugmannlaan. Het beukenbos werd afgestaan aan de gemeente om er een openbaar park van te maken. Het omvat een aantal voorzieningen, zoals speeltuinen en een sportparcours dat door heel het park gaat.

Het Sauvagèrepark heeft een oppervlakte van 4,5 ha en het dateert van het einde van de 19de eeuw. In die tijd was de tuin beperkter en omvatte een kasteel, een grote laan en een paar groepen bomen. Na een periode van verkommering werd het kasteel in 1957 afgebroken en de gemeente kocht het park aan in 1964. Momenteel is het park volledig bebost en bestaat het uit een beukenbos, gemengd met esdoorns, essen, eiken, hazelaars of kastanjelaars. In het park staat ook een enorme sequoia. Het park is vrij goed uitgerust, met picknicktafels, speeltuinen en sportinfrastructuren.

Het Engelandplateau en de Keyenbempt worden doorkruist door groene wandelingen. De Vlakte van Bourdon werd ingericht als onderdeel van de Groene wandeling om een verbinding met de Keyenbempt te creëren.

Naast de grote groene ruimten, worden ook de bomenperken onderhouden door de Gemeente en de vzw 'Ter Bevordering van de Openbare Parken en Openbare Groene Ruimten', maar ook door omwonenden. De gemeente moedigt hen immers aan om het onderhoud (en de bloei) van deze bomenperken op zich te nemen, gezien het zeer grote aantal uitlijningsbomen in Ukkel (meer dan 13.000 uitlijningsbomen).

4.6.4 Bomen op de weg

Zoals hieronder geïllustreerd, zijn alle gewestwegen die het gemeentelijk grondgebied doorkruisen afgebakend met uitlijningsbomen (met uitzondering van de Waterlooosesteenweg). Er zijn enkele variaties in het aantal bomen en de afstand tussen de bomen. Dit is meer het geval langs de De Frélaan en de Brugmannlaan dan langs de Winston Churchilllaan bijvoorbeeld.

De boomsoorten zijn eerder gevarieerd met de *platanus x acerifolia* (Winston Churchilllaan), de *Aesculus hippocastanum* (Albertlaan en Winston Churchilllaan), de *Ginkgo biloba* (Brugmannlaan) en de *Tilia x euchlora* (De Frélaan, Waterlooosesteenweg), de *Fagus sylvatica* (Lorrainedreef) en de *Robinia pseudoacacia* (Alsebergsesteenweg).



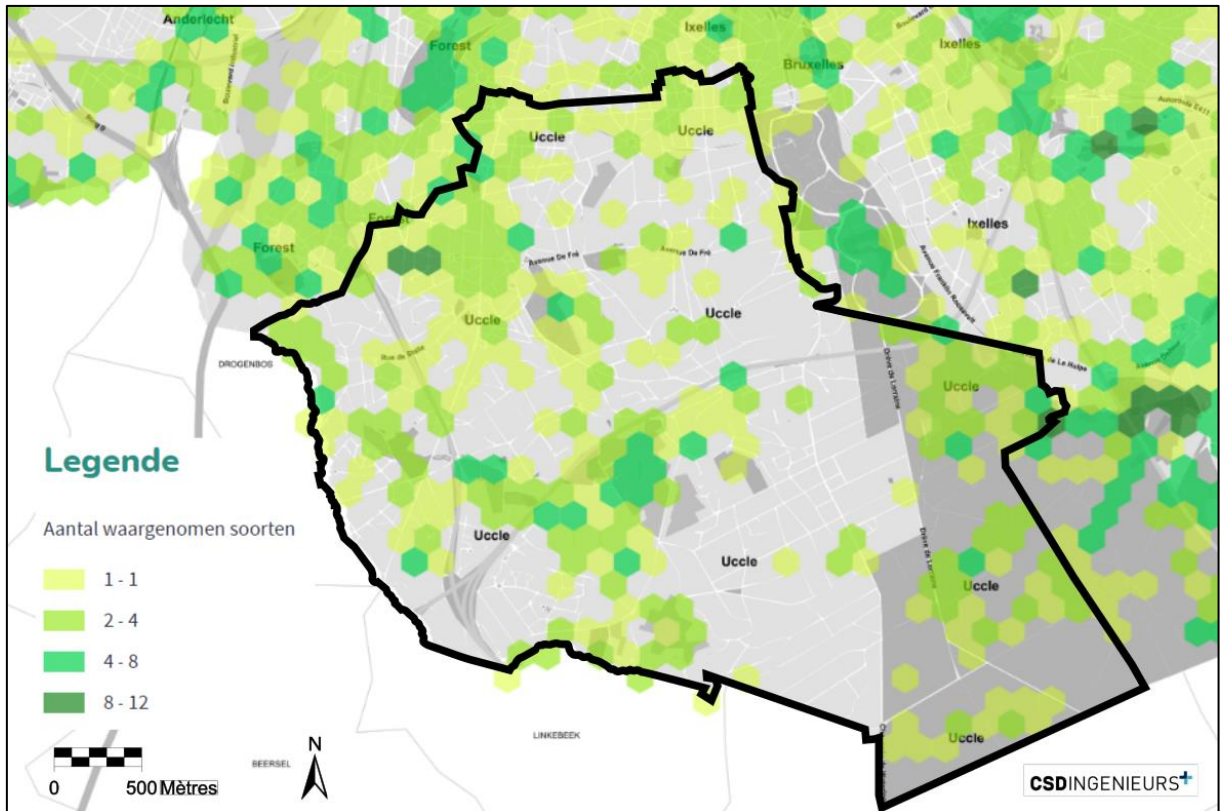
Afbeelding 46: Uitlijningsbomen langs gewestwegen in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023)

1.1.1 Karakterisering van de fauna

Verschillende diersoorten (vogels en vleermuizen in het bijzonder) hebben hun leefomgeving nauw verbonden met de gebouwen, vooral voor hun huisvesting. De kaart hieronder omvat gewestelijke waarnemingen van deze soorten sinds 2001³⁷. Hoewel er veel groene ruimtes zijn binnen het grondgebied, is de verdeling van het aantal soorten niet gelijkmatig verdeeld binnen de gemeente. De grootste concentraties bevinden zich in de groene ruimtes met in het bijzonder de natuurgebieden Kinsendael en Kauwberg en het Sauvagèrepark. In het westen van de gemeente is de concentratie ook groot, vooral op ter hoogte van het Tillensblok.

Er worden ook invasieve uitheemse soorten gemeld op plaatsen met hoge concentraties diersoorten, met name bij het Tillensblok, in het Zoniënwoud en op de Kauwberg. We zien met name de aanwezigheid van de kraagparkiet, de mandarijneend, de gestreepte eekhoorn en het veelkleurige Aziatische lieveheersbeestje.

³⁷ Bron: het platform 'observation.be', waar alle in België waargenomen soorten worden opgesomd.



Afbeelding47: Aantal waargenomen diersoorten (ill. CSD Ingenieurs, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.6.5 Belangen met betrekking tot de fauna en flora

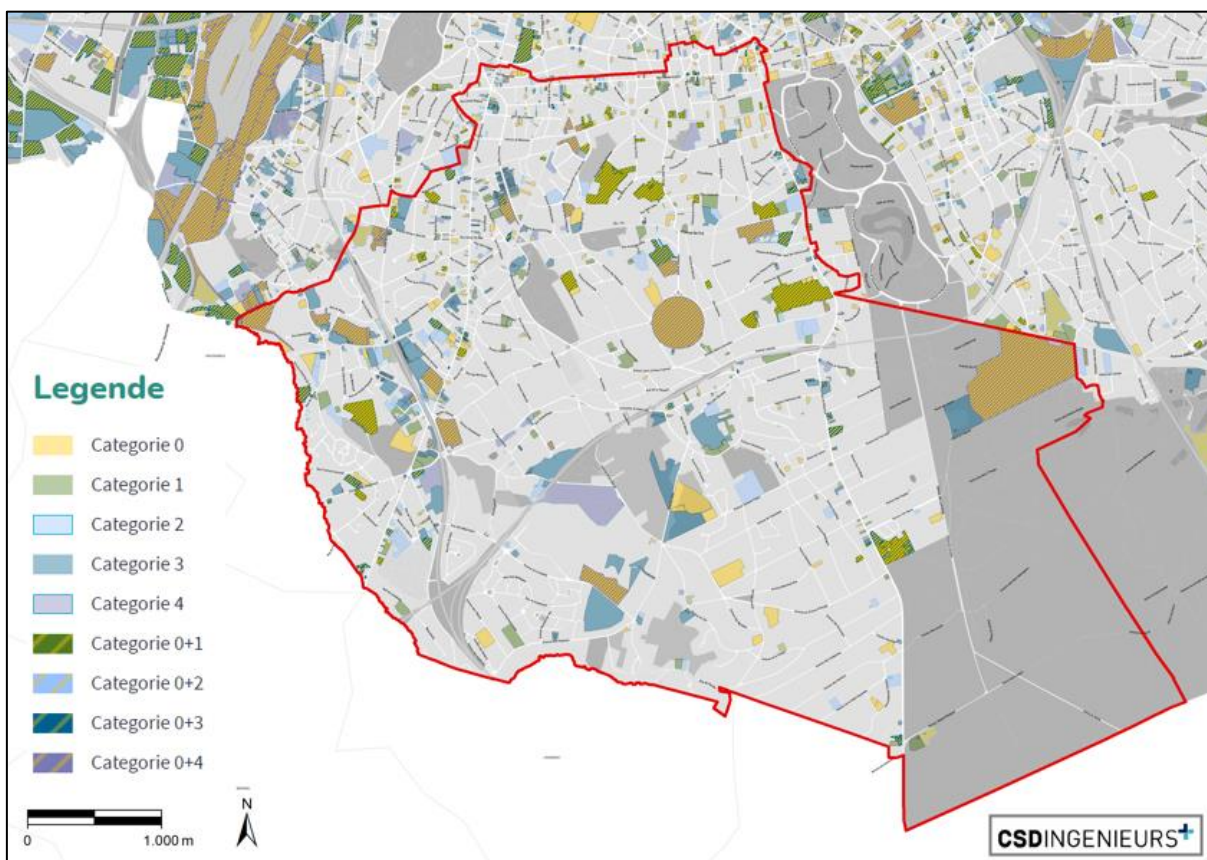
- Onderhoud van het groene netwerk supralokale en lokale schaal;
- Valorisatie van de bestaande groene ruimten en ontwikkeling van de biodiversiteit, van de fauna en de flora;

4.7 De bodem en de wateren

4.7.1 Gezondheidstoestand van de bodem

Zoals hieronder geïllustreerd, bevindt het grootste deel van de percelen die in de inventaris van de bodemgesteldheid zijn opgenomen zich in het noordelijke en oostelijke deel van het gemeentelijk grondgebied. Een aantal zones valt voornamelijk onder categorie 0+4 („potentieel verontreinigde percelen” en „verontreinigde percelen in onderzoek of behandeling”). We merken op dat de site van de Koninklijke Sterrenwacht van België ook tot dezelfde categorie behoort.

Andere zones vallen onder categorie 0+1, d.w.z. niet-verontreinigde percelen. In dit geval is de bodem onderzocht en voldoet deze aan de saneringsnormen. De risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu worden daarom als onbestaand beschouwd en alle vormen van terreingebruik zijn mogelijk.



Afbeelding48: Gezondheidstoestand van de bodem (ill. CSD Ingenieurs, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

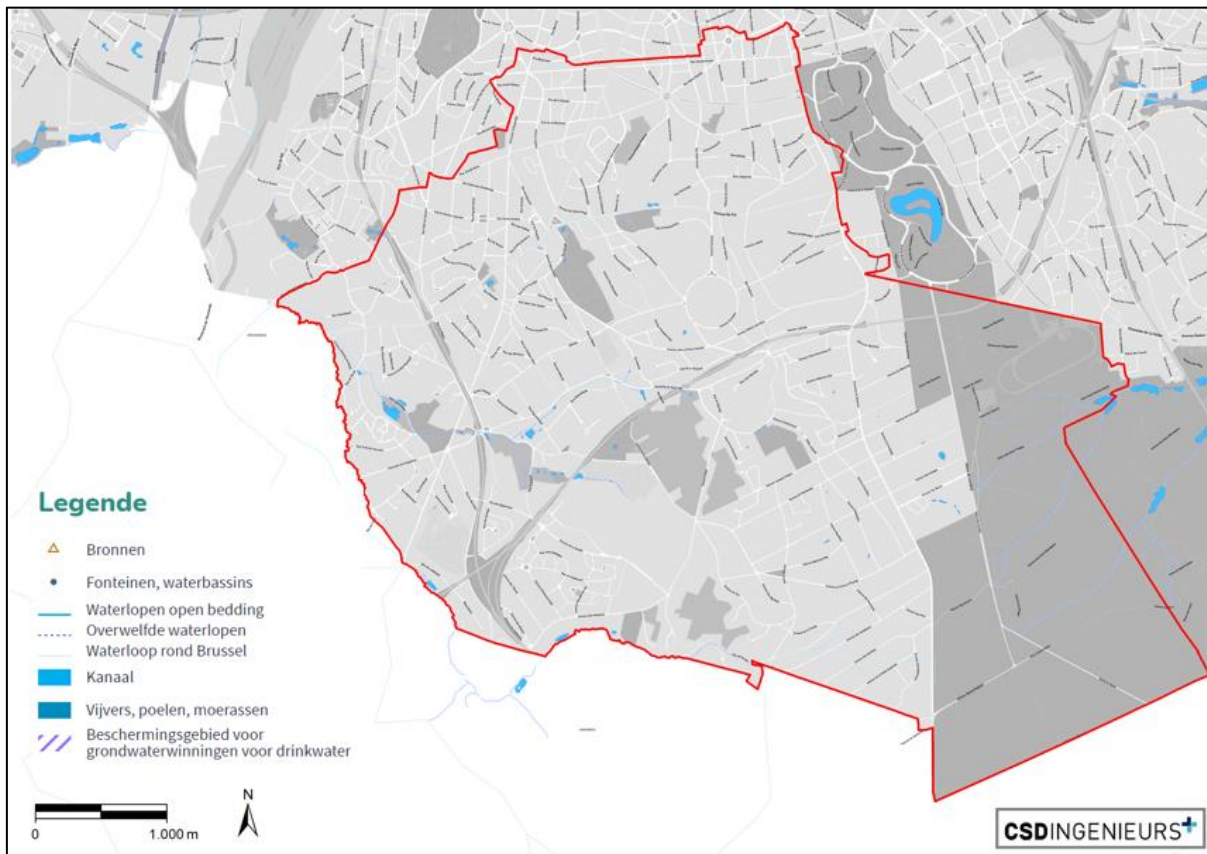
4.7.2 Hydrografisch netwerk en blauw netwerk

Zoals op de kaart hieronder te zien is, zijn er verschillende waterlopen in de gemeente Ukkel:

- De Ukkelbeek, die langs de De Frélaan en de Brugmannlaan loopt; deze is bijna volledig overwelfd;
- De Geleytsbeek, die langs de Sint-Jobsesteenweg en Keyenbemptstraat loopt; (op sommige plaatsen overwelfd)
- De Kinsenbeek en de Gaasbeek, die uitmonden in de Groelstbeek, en aansluiten bij de Geleytsbeek vanaf de Engelandstraat (deels overwelfd);

- De Linkebeek, die ontspringt ter hoogte van de Waterlooosesteenweg (overwelfd gedeelte) en verder loopt langs de de Perckestraat en vervolgens langs de gewestsgrens;

Er zijn verschillende vijvers en natte zones van verschillende grootte langs deze waterlopen, op openbare of privéterreinen.



Afbeelding 49: Kaart met de oppervlaktewateren (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.7.3 Overstromingsgevaar

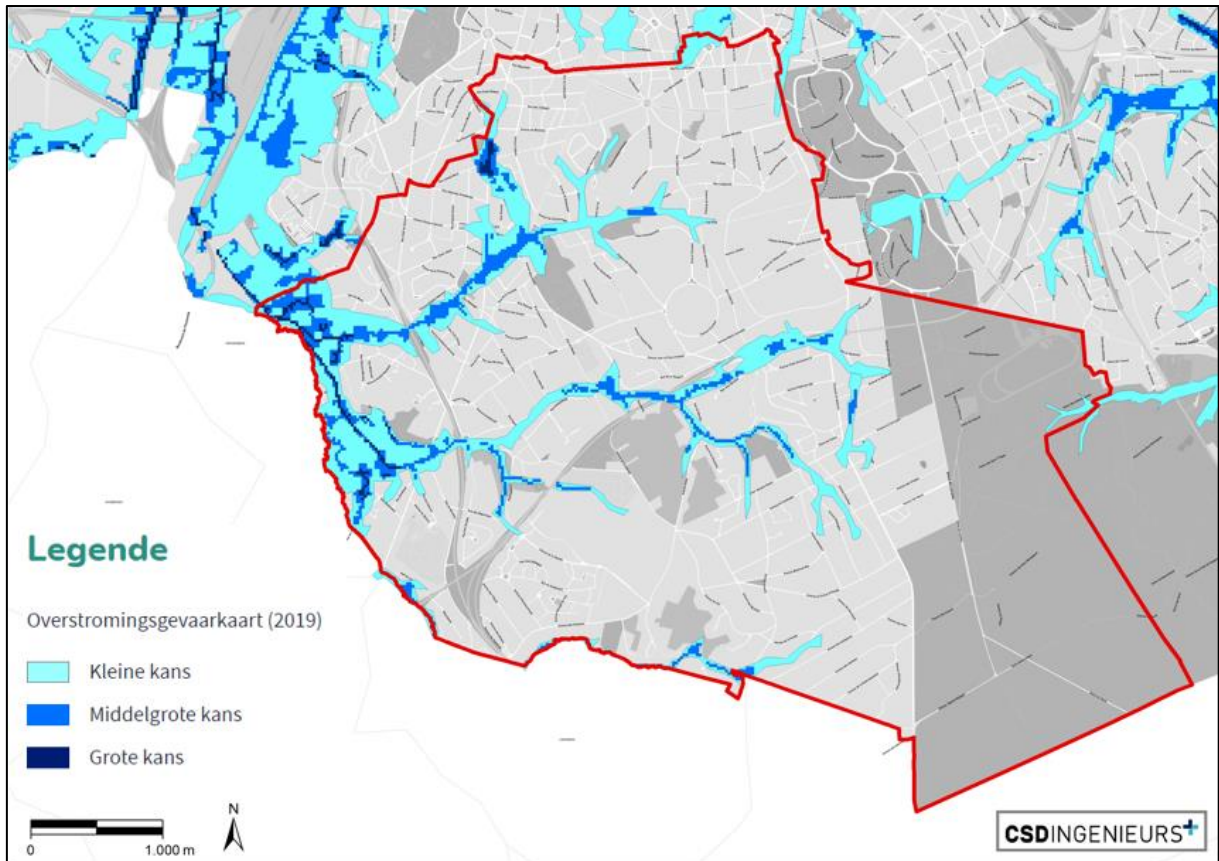
Als onderdeel van de opstelling van het overstromingsrisicobeheerplan werd in 2019 een overstromingsrisicokaart voor het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest gemaakt. Deze kaart omvat "de zones waar zich overstromingen kunnen voordoen (van lage, gemiddelde of hoge omvang en frequentie) als gevolg van het uit hun oevers treden van rivieren, afstromend water, verstopte riolen of de tijdelijke stijging van de grondwaterspiegel, zelfs op plaatsen waar tot hiertoe nog geen overstromingen werden opgetekend. In deze gevarenkaart wordt rekening gehouden met het beschermende effect van collectieve stormbekkens."

Volgens deze kaart worden de wijken en straten in de buurt van de hierboven genoemde waterlopen vermeld als zones met overstromingsrisico's. Ook andere zones worden vermeld. Over het algemeen gaat het om de volgende assen:

- De as tussen Altitude 100 en het Wolvendaalpark, die via de Dekenijstraat en de Alsebergsesteenweg loopt; het risico is bijzonder groot op het kruispunt van de Alsebergsesteenweg, de J. Bensstraat en de Floréallaan, in de omgeving van het Tillensblok (op de grens tussen Ukkel en Vorst);
- De as gevormd door de De Frélaan, de Brugmannlaan en de Stallestraat;

- Dee zone die grenst aan de gewestsgrens, tussen Vorst en de Drogenbossesteenweg, via de Melkriekstraat (in de buurt van de waterloop);
- De as die wordt gevormd door de Prins de Lignelaan en de Sint-Jobsesteenweg, de Engelandstraat, de Gulden Kasteelstraat en de Drogenbossesteenweg.

De doorgangen onder de spoorlijn (gelegen aan de Engelandstraat en de Stallestraat) zijn bijzonder zorgwekkend.



Afbeelding50: Zones met overstromingsgevaar in Ukkel (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.7.4 Belangen met betrekking tot het beheer van de bodem en het water

- Nieuwe bodemverontreiniging voorkomen;
- Een vrij lage dichtingsgraad van de bodem behouden;
- Het blauwe netwerk op gemeentelijke schaal verbeteren.

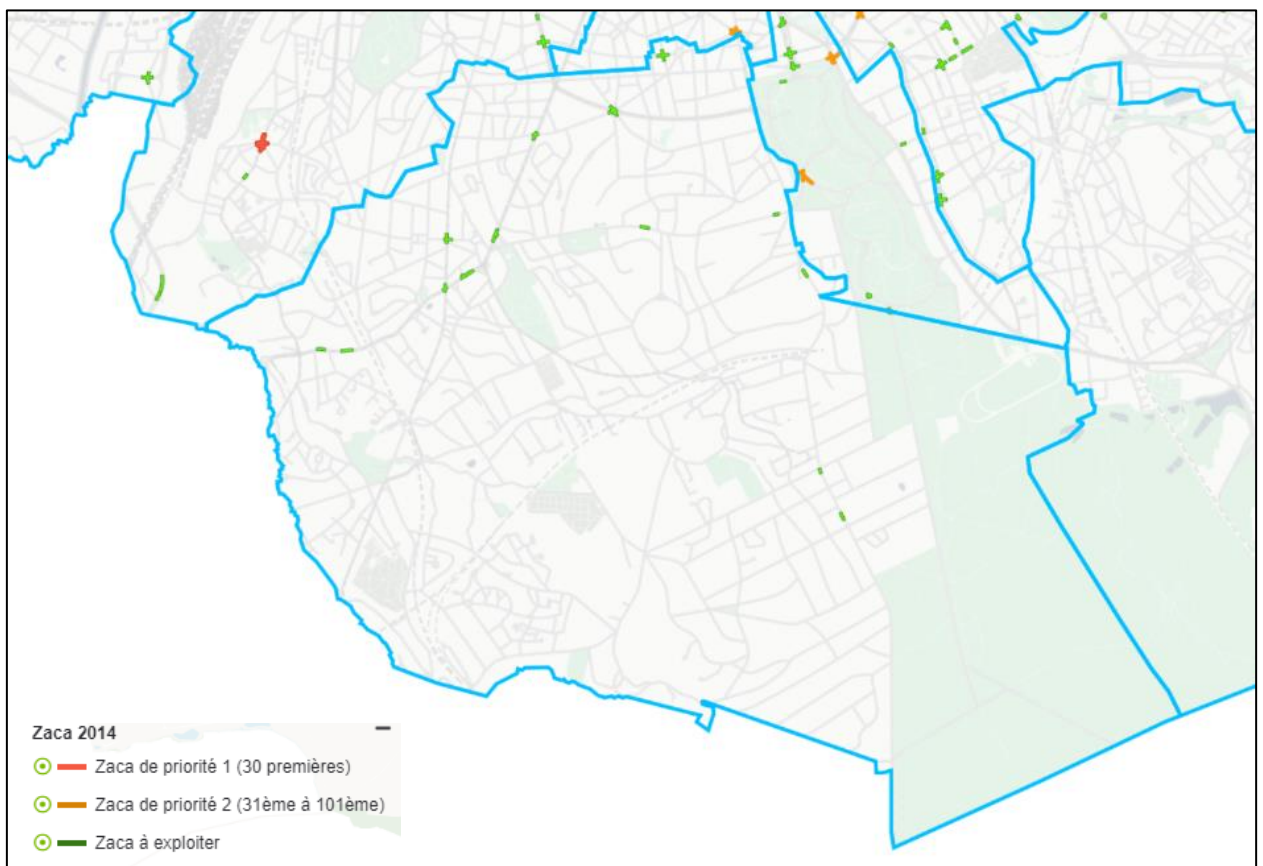
4.8 De mens

4.8.1 Ongevalgevoelige zones

Dit zijn de zwarte punten die worden geïdentificeerd in termen van de ongevallenleer en verkeersveiligheid, gekoppeld aan de behoeften aan herinrichting van de infrastructuur. Deze ongevalgevoelige zones zijn ingedeeld in 3 categorieën: ongevalgevoelige zones met prioriteit 1, 2 en "te exploiteren".

Het gemeentelijk grondgebied telt verschillende ongevalgevoelige zones (te exploiteren) (zie onderstaande figuur). Er zijn geen ongevalgevoelige zones met prioriteit 1 of 2 op het grondgebied aanwezig. Bepaalde door de GemMP geïdentificeerde ongevalgevoelige zones die "moeten worden geëxploiteerd":

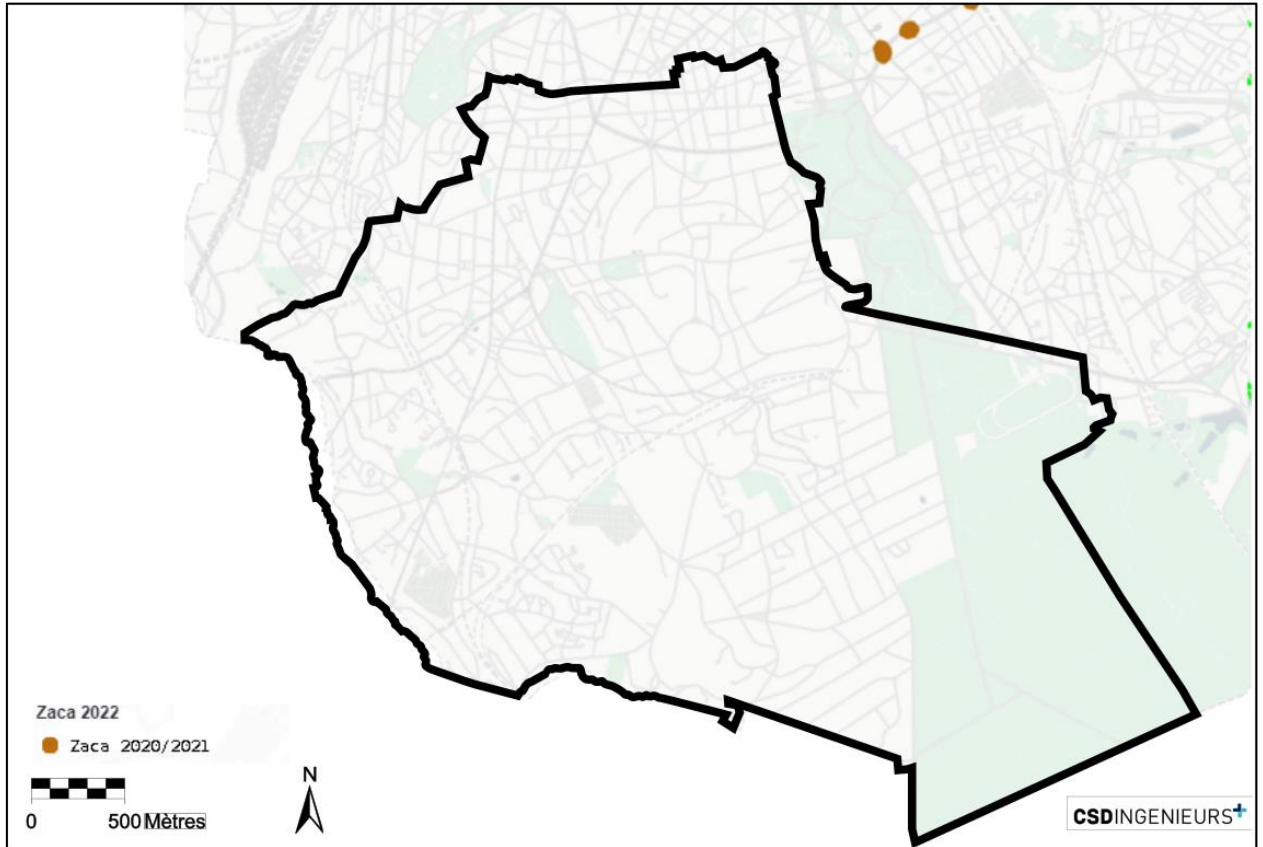
- Churchillrotonde;
- Ringlaan/Houzeaulaan;
- Messidorlaan/Brugmannlaan;
- De Frélaan (in de buurt van de City Ukkel de Fré of het Sint-Elisabethziekenhuis);
- Heldensquare;
- Stallestraat;



Afbeelding 51: Ongevalgevoelige zones in 2014 (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023)

We merken op dat in 2022 en na een methodologische herevaluatie door Brussel Mobiliteit, het gemeentelijk grondgebied niet langer een ongevalgevoelige zone telt³⁸ (zie onderstaande figuur).

De gegevens voor 2014 zijn die waarmee in deze studie rekening werd gehouden vanwege de datum van de analyse en de voorstellen voor de diagnose.



Afbeelding 52: Ongevalgevoelige zones in 2022 (ill. CSD Engineers, achtergrond: Mobigis, 2023)

4.8.2 Zones met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten

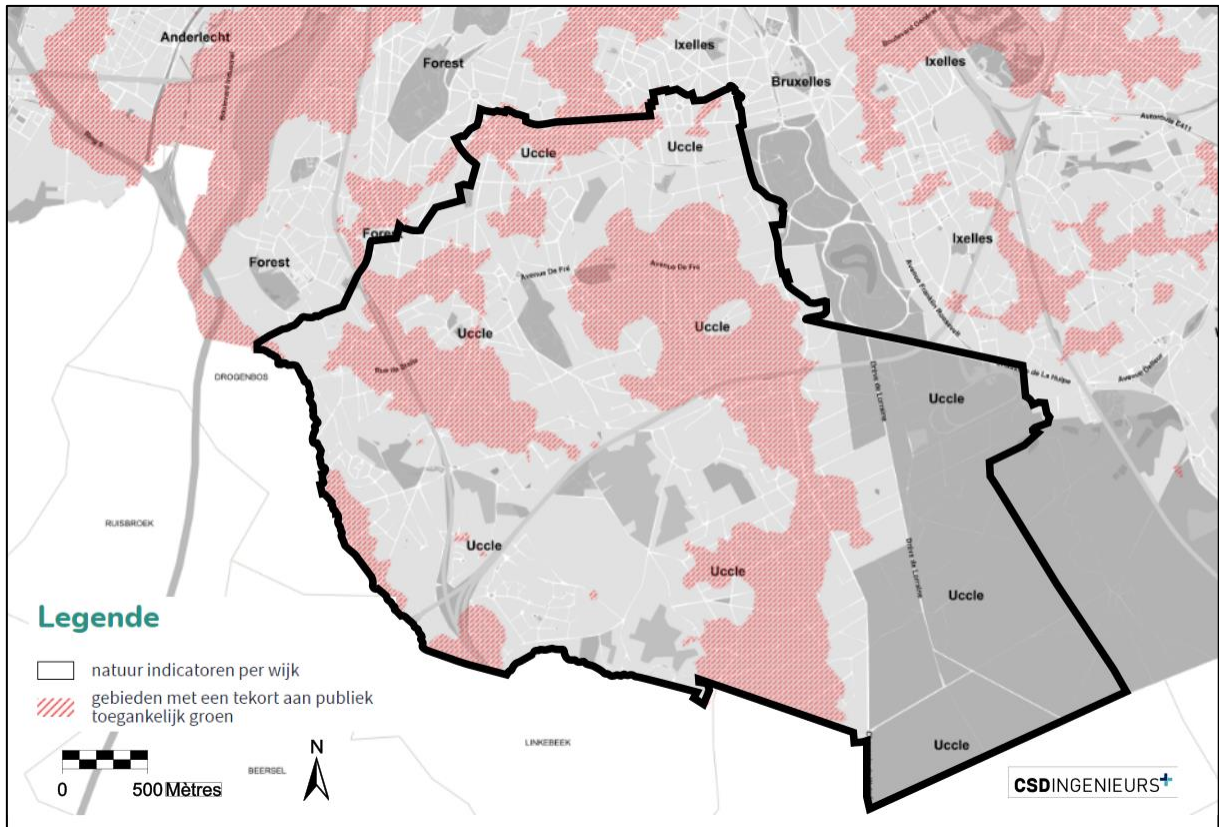
Leefmilieu Brussel: *“Stedelijke groene ruimten vervullen ook andere belangrijke functies, zoals recreatieve, sociale, landschappelijke, erfgoedgerelateerde en stedenbouwkundige functies. Een productiefunctie kan ook meer of minder ontwikkeld zijn (moestuinen, tuinbouw, hout). Het behoud en de ontwikkeling van groene ruimten in stedelijke gebieden draagt dus in grote mate bij tot de levenskwaliteit en gezondheid van de stadsbewoners* ³⁹.

Volgens de in het kader van het Natuurplan opgestelde kaart omvat het gemeentelijk grondgebied van Ukkel⁴⁰, ondanks de aanwezigheid van veel parken binnen de gemeente, een aantal grote gebieden met een gebrek aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten.

Deze bevinden zich voornamelijk in het oosten van de gemeente, van noord naar zuid, en ook in het westen, in de richting van de gemeente Vorst.

³⁸ De ongevalgevoelige zones worden gedefinieerd op basis van 6 criteria: het aantal ongevallen, de ernst, het aantal betrokken kwetsbare gebruikers, de lengte van de zone, het aantal betrokken MIVB-voertuigen en de verkeerslast. De gegevens zijn afkomstig van de ongevallenstatistieken van de periode 2020-2021 in het BHG.

³⁹ Bron: <https://leefmilieu.brussels/burgers/tools-en-data/het-milieu-stand-van-zaken/groene-ruimten-en-biodiversiteit-stand-van-zaken>
Het Natuurplan, dat op 14 april 2016 door de regering werd goedgekeurd, stelt een visie voor voor de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit in het Brussels Gewest tegen 2050.⁴⁰ Het plan heeft onder andere tot doel het groene netwerk te versterken en open omgevingen te behouden. Voor meer informatie, raadpleegt u de volgende website: <https://leefmilieu.brussels/burgers/onze-acties/gewestelijke-plannen-en-beleid/natuurplan>



Afbeelding 53: Zones met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (ill. CSD Engineers, achtergrond: Leefmilieu Brussel, 2023)

4.8.3 Belangen die verband houden met de mens

- De zones met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten aanpakken (nieuwe groene ruimten creëren of bestaande groene ruimten openstellen voor het publiek);
- De openbare ruimte comfortabel en veilig maken waardoor er activiteiten mogelijk zijn (met of zonder voorzieningen).

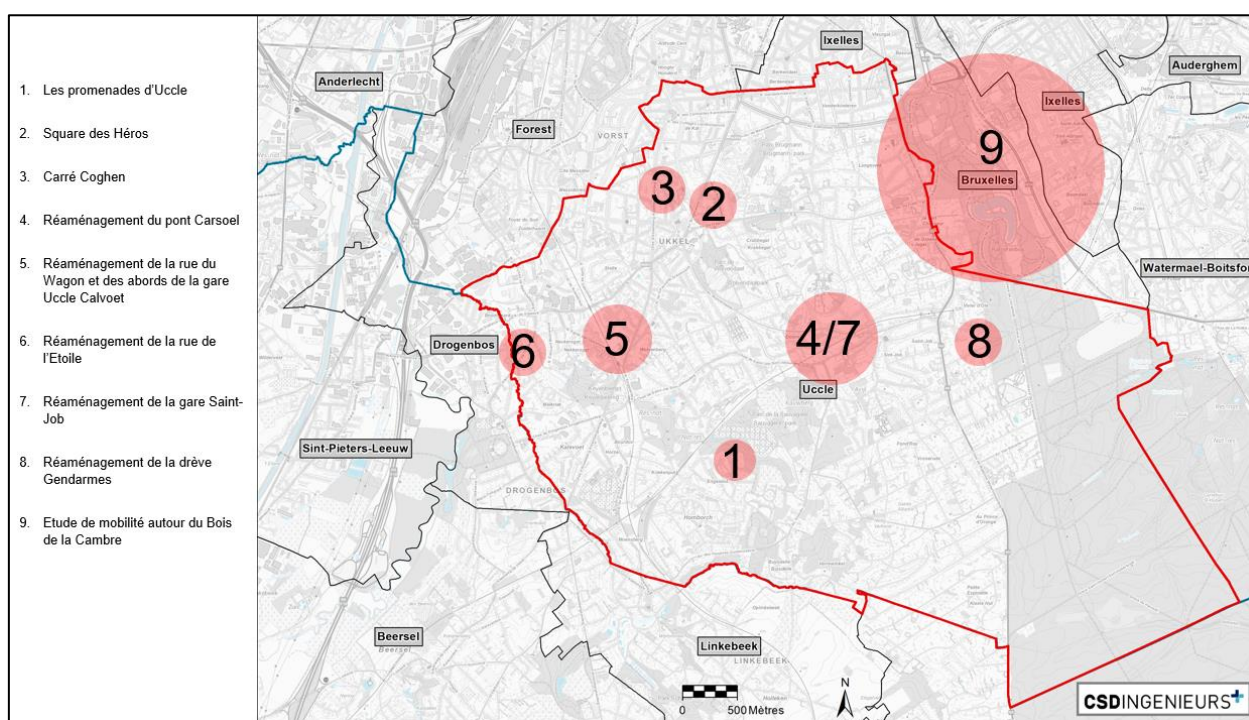
5 TE VERWACHTEN TOEKOMSTIGE SITUATIE

5.1 Lopende en toekomstige projecten

5.1.1 Inleiding

Verschillende vastgoedprojecten en renovatieprojecten voor de openbare weg zijn in aanbouw en/of zijn gepland voor de korte en lange termijn op het gemeentelijk grondgebied van Ukkel. Deze verschillende projecten werden door de studieverantwoordelijke toegewezen op basis van een onderzoek van de gemeente Ukkel⁴¹ op de platformen van Openpermit, uitgevoerd in februari 2023.

Zo worden de projecten (onroerend goed en binnen de openbare ruimte) die de leefomgeving van de gemeente Ukkel kunnen wijzigen, hieronder kort beschreven en gesitueerd.



Abbeelding 54: Projecten die in aanmerking worden genomen voor de te verwachten toekomstige situatie (ill. CSD Engineers; achtergrond Brugis, 2023)

Wat met name de toekomstige projecten betreft die een impact hebben op de mobiliteit (herinrichting van wegen, enz.), heeft de adviseur een deel van de door Traject in het kader van de voorbereiding van het GemMP verstrekte informatie overgenomen en heeft hij ook rekening gehouden met de verschillende projecten die (op het moment van de opstelling van dit document) nog in openbaar onderzoek zijn.

⁴¹ Lopende en toekomstige projecten | Ukkel

5.1.2 Vastgoedprojecten

De wandelingen van Ukkel⁴²

Het is een vastgoedproject waarbij verschillende appartementsgebouwen en eengezinswoningen van het type 3-gevelwoningen worden gebouwd. De projectlocatie is gelegen aan het Olivier Strebelleplein, nr.1 in Ukkel, in het centrum van de gemeente en dicht bij verschillende parken.

Het zogenaamde 'Wandelingen van Ukkel'-project is op het moment van schrijven in aanbouw. Sommige gebouwen zijn al voltooid en bewoond. De projectpromotor, Matexi, heeft al een deel van de appartementen en woningen verkocht (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 55: Illustratie van het project 'De wandelingen van Ukkel' (bron: Matexi, 2023)

Heldensquare⁴³

Het vastgoedproject 'Heldensquare' is een residentieel project dat zal bestaan uit 29 appartementen en 37 parkeerplaatsen. Dit nieuwe luxueuze appartementsgebouw, gelegen in een woonwijk aan de Heldensquare in Ukkel, wordt gebouwd op een terrein dat voorheen werd ingenomen door een hotel; het ligt in de buurt van de Brugmannlaan en de De Frélaan en van het Wolvendaalpark.

De projectpromotor is Immobel. Het project is in opbouw.

⁴² Ukkel - De Wandelingen van Ukkel (matexi.be)

⁴³ ARCHi2000 - Helden



Afbeelding 56: Illustratie van het project 'Heldensquare' (bron: Archi2000, 2023)

Coghenblok⁴⁴

Het gaat om een bouwproject van verschillende nieuwe gebouwen langs Dekenijstraat, in het noordwesten van Ukkel. Het project omvat gebouwen met in totaal 43 woningen. De kelderverdieping omvat kelders, 36 parkeerplaatsen en 7 plaatsen voor bakfietsen

De oplevering van de gebouwen is voorzien voor mei 2024.



Afbeelding 57: Illustratie van het project 'Coghenblok' (bron: Vaneau Lecobel, 2023)

5.1.3 Projecten op de openbare weg en met betrekking tot de mobiliteit

Herinrichting van de Carsoelbrug⁴⁵

Het herinrichtingsproject van de Carsoelbrug wordt georganiseerd door Infrabel en de MIVB. Het is de bedoeling dat de huidige Carsoelbrug, die aan het einde van zijn levensduur is gekomen, wordt gesloopt. Een nieuwe en bredere brug zal worden gebouwd om de installatie van een echte multimodale hub mogelijk te maken; hier zullen zowel de toegang tot het station Sint-Job, de perrons en schuilplaatsen voor het openbaar vervoer, openbare ruimtes en voorzieningen voor fietsers en voetgangers samenkomen.

⁴⁴ COGHENBLOK: Ukkel 1180 | Lecobel (lecobel-vaneau.be)

⁴⁵ De Carsoelbrug (stib-mivb.be)



Afbeelding58: Illustratie van de Carsoelbrug (bron: MIVB, 2023)

Volgens de aanvrager zal dit project "de ontwikkeling van de tramlijnen van lijn 92 vergemakkelijken en de COMFORT-functie van de as waarborgen. De gemeente is ook een onderzoek gestart naar de herinrichting van het Sint-Jobplein en heeft daarvoor het studiebureau Arter onder de arm genomen. Het onderzoek omvat het aspect gezelligheid, parkeerplaatsen, recreatieve ruimten, vergroening, maar ook het traject en commerciële snelheid van tram 92. "

Herinrichting van de Wagenstraat en de omgeving van het station Ukkel-Kalevoet

Het station Ukkel-Kalevoet wordt opnieuw ingericht om de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer te verbeteren, en dit in het kader van het MIVB-project voor de herinrichting van de Wagenstraat. Bovendien is er voor de komende jaren een project gepland voor de creatie van een fietsers- en voetgangersdoorgang onder de sporen van Kalevoet.

Volgens de aanvrager: "het is de bedoeling om de Wagenstraat eindelijk open te stellen voor de buslijnen 41 en 74, zodat zij het deel van de Alsebergsesteenweg tussen het station Kalevoet en Globe kunnen vermijden. Daar bedraagt de commerciële snelheid van de bussen immers minder dan 10 km/uur. Op deze manier kan ook de toegankelijkheid van het station Kalevoet vanaf de Stallestraat versterkt worden. Deze weg is niet bedoeld voor autoverkeer en zal worden voorbehouden voor het openbaar vervoer en zachte weggebruikers.

Herinrichting van de Sterstraat

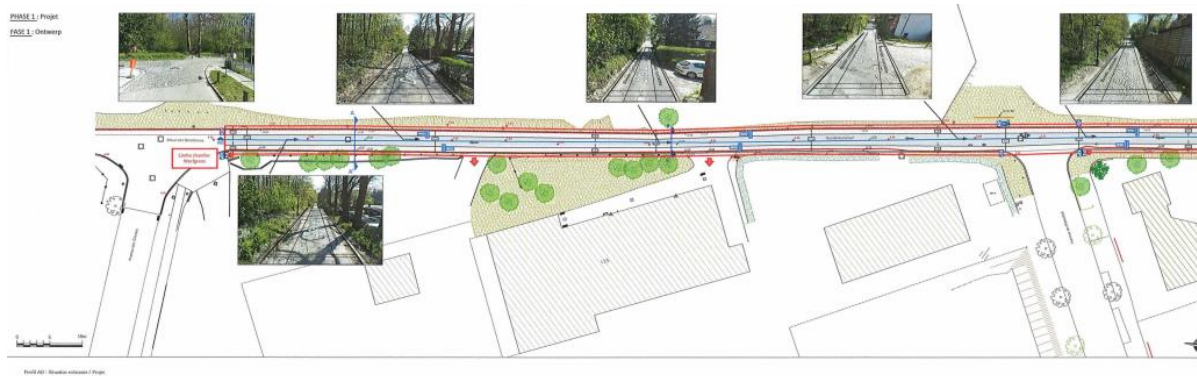
De herinrichting van de Sterstraat is voorzien om een gedeeltelijke tramlijn in eigen bedding (in één richting) te omvatten tussen Keyenbempt en het kruispunt Stalle. Deze eigen bedding is voorzien in de richting van de ingang van de stad en houdt de verwijdering van bepaalde parkeerplaatsen in; er worden echter extra plaatsen voorzien in de naburige P+R. Over dit project werd een principeakkoord bereikt door het College en het kreeg een positief advies van de MIVB.

Herinrichting van het station Sint-Job

Het is de bedoeling dat het station Sint-Job tussen 2023 en 2025 opnieuw wordt ingericht om de toegankelijkheid voor voetgangers te verbeteren (renovatie van de omgeving en perrons, toegang voor PBM langs beide kanten van de spoorweg), voor het openbaar vervoer (creatie van een halte voor de MIVB) en voor fietsers (72 fietsparkeerplaatsen, fietsGEN).

Herinrichting van de Gendarmendreef⁴⁶

Het project omvat de renovatie van de bestrating van de Gendarmendreef tussen de Fort-Jacolaan en de Eikenlaan; het omvat ook de herinrichting van het woongebied, de centrale rijweg met bolvormige porfieren straatstenen en twee 60 cm brede zijstroken van gezaagde porfieren straatstenen, en dit om de doorgang voor fietsers te vergemakkelijken.



Afbeelding 59: Illustratie van de herinrichting van de Gendarmendreef: fase I (bron: Gemeente Ukkel, 2023)

Het herinrichtingsproject van de Gendarmendreef wordt momenteel onderzocht (in februari 2023).

Aanleg van GFR⁴⁷

Het betreft een inrichtingsproject voor 15 km GFR, ondersteund door Brussel Mobiliteit. Dit project loopt door de gemeente Ukkel en heeft betrekking op de GFR 7, 8, B en C.

Brussel Mobiliteit: *"De voorziene werken omvatten de markeringen voor fietsers (gemarkeerde paden, rode draad, fietslogo's, fietssluis, enz.), de installatie van richtingaanwijzers die specifiek zijn voor de GFR, de beveiliging van kruispunten (vooruitgeschoven voetpaden, trajecten voor slechtzienden, schoolomgevingen, enz.), evenals de plaatsing van vertragingvoorzieningen en stadsmeubilair. Sommige wegen krijgen van een afgescheiden fietspad gezien de beschikbare breedtes (Burgemeester Jean Herinckxlaan).*

Creatie van 4 GEN-lijnen

Het project omvat de aanleg van 4 routes van de Gewestelijk ExpressNet (GEN) voor fietsers met als doel Brussel te verbinden met de peri-stedelijke buitenwijken met behulp degelijke fietspaden, met name langs kanalen of spoorwegen.

Volgens de aanvrager: *"In Ukkel zijn er twee routes gepland langs de spoorweg en hiervoor wordt momenteel een haalbaarheidsstudie uitgevoerd: een in de richting van Vorst in het noorden en in de richting van Linkebeek in het zuiden (L124), de andere naar Watermaal-Bosvoorde (L26). Het hoofdidee is om uiteindelijk het zuiden van Ukkel te verbinden met de twee aangrenzende gemeenten, Vorst en Watermaal-Bosvoorde, en nog verder. Daarnaast zijn er twee GEN-routes gepland, de ene radiaal, langs Lorrainedreef, en de andere rondom, langs de W. Churchillaan en de Molièrelaan. Het westelijke deel van de Stallestraat vormt een verbindende GEN-route om het GEN van het kanaal te verbinden met het toekomstige GEN van lijn 124."*

Mobiliteitsstudie rond het Terkamerenbos

⁴⁶ Vergunning 16/PFU/1832691 - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (openpermits.brussels)

⁴⁷ GFR 7, 8, B en C: fietsinfrastructuur in Ukkel | Brussel Mobiliteit (mobilite-mobiliteit.brussels)

In het Terkamerenbos wordt sinds december 2020 een circulatieplan getest, en dit naar aanleiding van overleg tussen de Stad Brussel, de gemeenten Ukkel, Elsene, Watermaal-Bosvoorde, Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Afbeelding 60: uittreksel uit het geteste circulatieplan dat wordt getest in het Terkamerenbos (bron: Stad Brussel, geraadpleegd in februari 2023)

Binnenkort moet een lokaal mobiliteitscontract worden gelanceerd om het definitieve circulatiepatroon in het Terkamerenbos te bepalen. Het huidige plan kan er in de nabije toekomst dus anders uitzien.

6. BEOORDELING VAN DE EFFECTEN VAN HET ONTWERP VAN GMP

6.1 Methodologische aanpak

Dit hoofdstuk heeft tot doel de mogelijke milieueffecten (negatief, positief of neutraal) te beoordelen die worden teweeggebracht door de uitvoering van de geplande acties in het ontwerp van Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Ukkel.

Elke in het ontwerp van GMP voorgestelde actie wordt getoetst aan de verschillende milieuthema's en op basis daarvan wordt een **scorekaart** opgesteld. In deze scorekaart wordt de actie eerst uiteengezet. Daarna volgt een reeks specifieke analysecriteria voor elk milieuthema en wordt in grote lijnen beoordeeld welke impact de uitvoering van het GMP naar verwachting zal hebben met betrekking tot het **trendscenario** – d.w.z. de ontwikkeling van de milieusituatie tussen nu en 2040 (implementatie van het GPDO en het GewMP) indien het GMP niet wordt goedgekeurd – afhankelijk van de betrokken actie. De lopende en komende projecten die in het vorige hoofdstuk vermeld staan, maken deel uit van dit trendscenario.

De **analysecriteria** zijn milieucriteria, uitgedrukt in de vorm van te bereiken doelstellingen. Ze zijn het resultaat van kruisverwijzingen tussen de milieudiagnose, de ervaring van de consultant en het instrument *Be Sustainable*. De criteria worden gekozen rekening houdend met de belangrijkste uitdagingen per domein, zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4 ("Diagnose van de bestaande situatie"). De transversale uitdagingen op gewestelijk niveau (en de raakvlakken tussen de scorekaarten) worden ook gehighlight. De milieuthema's die bij deze beoordeling in aanmerking werden genomen, zijn die van bijlage C van het BWRO die relevant werden geacht na de thematische analyse van de bestaande situatie (zie hoofdstuk 4 "Diagnose van de bestaande situatie").

Voor de beoordeling worden **kwalitatieve criteria** toegepast die berusten op een schaal met 3 gradaties. Deze indeling op **3 niveaus** geldt voor alle criteria. Daarbij wordt het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- De **markering '+'** betekent dat er een mogelijk significant positief effect wordt verwacht van de uitvoering van de actie die in het ontwerp van GMP voor het betrokken thema wordt voorgesteld. Als de markering '+' tussen haakjes staat ('+'), wil dit zeggen dat het positieve effect indirect is.
- De **markering '0'** betekent dat er een risico op gevolgen is of dat de beoordeling neutraal is.
- De **markering '-'** betekent dat er een mogelijk significant negatief effect wordt verwacht van de uitvoering van de actie die in het ontwerp van GMP voor het betrokken thema wordt voorgesteld.

De beoordeling eindigt met de formulering van eventuele bijsturende of aanvullende maatregelen (**aanbevelingen**) die men dient te nemen om de negatieve effecten te verminderen of te compenseren.

Bepaalde acties worden voorgesteld in het kader van de effectenanalyse in de vorm van actiekaarten. Daarin staat een deel dat specifiek gewijd is aan de analyse en tot slot een deel met conclusies en aanbevelingen.

De wisselwerking tussen de factoren onderling wordt geanalyseerd in punt 6.3 van dit hoofdstuk.

Tabel 1: Milieudomeinen en in de scorekaarten toegepaste analysecriteria

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | |
| | | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | |
| | | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | |
| | | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | |
| | | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | |
| | | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | |
| | | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | |
| Socio-economische aspecten | | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | |
| | | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | |
| | | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | |
| Lucht, klimaat, energie en afval | | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | |
| | | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | |
| Geluids- en trillingsomgeving | | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | |
| | | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | |
| | | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | |
| De mens | | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte De openbare ruimte is comfortabel, veilig Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | |
| Conclusie over de effecten | | | |
| | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| | | | |

6.2 Beoordeling volgens doelstellingen

6.2.1 KRACHTLIJN 1: ERVOOR ZORGEN DAT DE NETWERKEN GOED PRESTEREN VOOR ALLE VERPLAATSWIJZEN

6.2.1.1 Actie A1.1: Voetgangersnetwerk (PLUS, COMFORT, WIJK)

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie stelt een aangepaste MWS voetgangers voor en brengt interventiepunten in kaart waarbij de mate van interventie verschilt naargelang van de hiërarchie van het netwerk.

PLUS-netwerk:

Dit netwerk is prioritair wat betreft standaardinterventies en de belangrijkste inrichtingswerken (aan verkeersstromen aangepaste dimensionering van ruimten, bereikbaarheid, comfort, enz.).

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Van het type heraanleg van gevel tot gevel.
- Met de noodzaak om de ruimte om te vormen: vergroting van de oppervlakte van de aan voetgangers toegewezen ruimten en kwalitatieve verbetering van de bestrating.
- Waarin compenserende inrichtingen zijn opgenomen: plantengroei, ontspannings- en ontmoetingsruimte, enz.
- Rekening houdend met de universele bereikbaarheid.
- Met de noodzaak keuzes te maken qua bestemming van de openbare ruimten, meer in het bijzonder de uitvoering van specifieke studies.

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1. PLUS-netwerk (gemeentelijke verkeersaders):

A1.1.1 *Vanderkinderestraat (Boetendaal → Edith Cavell, + heraanleg Heilig Hartplein)*

A1.1.2 *Edith Cavellstraat/Houzeaulaan (Groeselenberg → Langeveld/Zee crabbe) + kruispunt*

A1.1.3 *Centrum van Ukkel (Vander Elstplein, De Buestraat, stuk van de Alsebergsesteenweg, Sint-Pietersplein, Dekenijstraat, Homère Goossensplein en Emile Dancoplein) – talloze belemmeringen vormen een probleem*

A1.1.4 *François Vervloetstraat*

A1.1.5 *Egide Van Ophemstraat (Alsebergsesteenweg → François Vervloetstraat)*

A1.1.6 *Engelandstraat (weggedeelte bij het station Calevoet)*

A1.1.7 *Dieweg (Ruststraat → Wolvendaellaan) – aanwezigheid van talloze obstakels*

2. PLUS-netwerk (gewestelijke verkeersaders):

A1.1.8 *Bepaalde stukken van de Waterlooosesteenweg (De Praeterestraat → Schoon Uitzichtlaan; Churchillaan → Langeveldstraat; De Frélaan → Groene Jagerslaan; Montanalaan → Alphonse XIII-laan; Maarschalklaan → Foestraetslaan)*

A1.1.9 *Frélaan (Zee crabbestraat → Edith Cavellstraat)*

COMFORT-netwerk:

- Relatief hoge inrichtingsnormen voor de aan gebruikskwaliteit gerelateerde criteria (vlakheid, comfort, enz.)

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1. COMFORT-netwerk (gemeentelijke verkeersaders):

A1.1.10 Dieweg (inzonderheid stuk Ruststraat → Papenkasteelstraat)

A1.1.11 Sint-Jobsesteenweg (uitgezonderd weggedeelten die het voorwerp uitmaken van het project voor het Sint-Jobplein)

A1.1.12 Zijlaan / Prins de Lignelaan

A1.1.13 Godshuizenlaan / Dolezlaan

A1.1.14 Buurt van het station Linkebeek (Kriekenputstraat)

A1.1.15 Horzelstraat (buurt van het station Moensberg)

2. COMFORT-netwerk (gewestelijke verkeersaders):

A1.1.15 Bepaalde stukken van de Waterloosesteenweg (Schoon Uitzichtlaan → Churchillaan; Langeveldstraat → De Frélaan; Groene Jagerslaan → Opstalweg; Terhulpensesteenweg → Montanalaan; Foestraetslaan → Prins van Oranjelaan)

A1.1.16 De Frélaan (Zeecrabbestraat → Rodestraat)

WIJK-netwerk:

Betreft de wegen die niet opgenomen zijn in de PLUS- of COMFORT-netwerken, maar die toegang verlenen tot belangrijke knooppunten, zoals NMBS-stations en de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer.

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

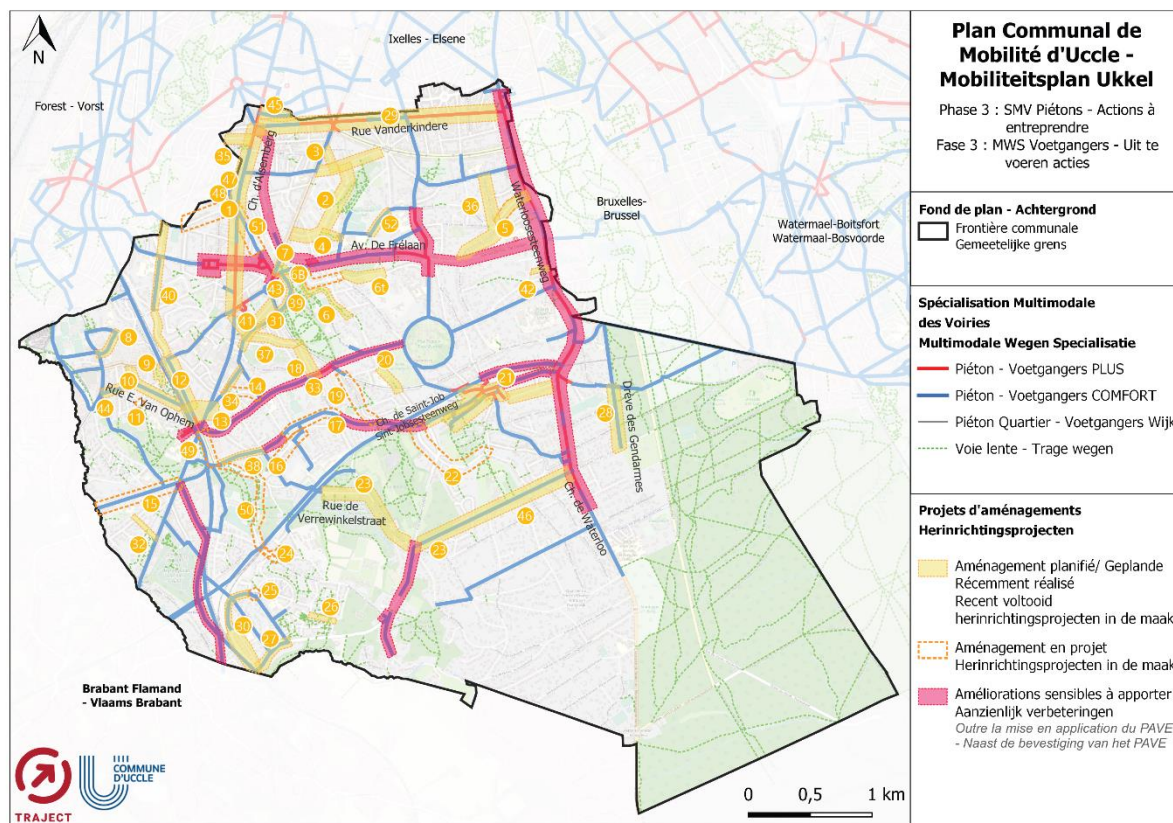
1. WIJK-netwerk (gemeentelijke verkeersaders):

A1.1.17 Meelbessenlaan

A1.1.18 Sophoraslaan

2. WIJK-netwerk (gewestelijke verkeersaders):

1.1.19 De Frélaan (Edith Cavell → Waterloosesteenweg)



Afbeelding 61: MWS voetgangers – Te ondernemen acties (bron: Ontwerp van GMP, 2023)

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.2

Effectenbeoordeling

Tabel 2: Beoordeling van actie A1.1: Voetgangersnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | Alles |
| | - | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | Alles |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | Alles |
| | + | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | Alles |
| | + | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | Alles |

| | | | |
|--|-----|--|---|
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | Alles |
| | '+' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | Alles |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '+' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | Alles |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | Alles |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '+' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | <i>Acties van het PLUS-voetgangersnetwerk</i> |
| | '+' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | Alles |
| | '+' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | <i>Acties van het PLUS-voetgangersnetwerk</i> |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | '+' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | Alles |

Conclusie over de effecten

De herziening van de MWS voetgangers beoogt het mobiliteitseffect op het milieu te verbeteren en zal een gunstige invloed daarop hebben zodra de interventiepunten naar behoren werden verwezenlijkt.

Meerdere in het ontwerp van GMP voorgestelde acties zijn rechtstreeks van belang voor de openbare ruimten en/of de stadsvoorzieningen. Deze wijzigingen hebben in het algemeen een positieve invloed op het stadslandschap, de fauna en flora en de leefomgeving (aangezien het voor het PLUS-voetgangersnetwerk de bedoeling is ontspanningsinrichtingen aan te leggen zoals banken, speltoestellen en vegetatie). Op talloze gebieden hebben de maatregelen waarin het ontwerp van GMP voorziet een gunstige invloed aangezien zij allemaal verplaatsingen te voet aanmoedigen. Er wordt slechts één negatief effect teweeggebracht: de potentiële afschaffing van parkeerplaatsing als gevolg van de verbreding van voetpaden.

Deze herziening sluit dan ook bijzonder goed aan op het thema om de bereikbaarheid van de actieve modi te verbeteren en het evenwicht te herstellen door de functie van de openbare ruimte als ontmoetingsplaats te bevorderen.

Aanbevelingen

/

6.2.1.2 Actie A1.2: Voetgangersnetwerk – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

De andere maatregelen liggen in het verlengde van die voor het voetgangersnetwerk en beogen dit te verbeteren / aan te vullen / te beveiligen / af te bakenen:

- A1.2.1 TPWOR (Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte). In eerste instantie moet een reactie komen op de acties van prioriteit 1. Dit heeft met name te maken met:
 - De ontoereikende breedte van voetgangersroutes
 - De onregelmatige bestrating / wegverharding
 - Het ontbreken van waarschuwingsmarkering ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen
 - Of nog het ontbreken van voetgangersoversteekplaatsen (meer dan 200 gevallen opgetekend, waarvan meerdere langs PLUS-assen)
- A1.2.2 Voetpadenplan: Dit grootschalige strategische plan wil de openbare ruimte op kwalitatieve wijze vernieuwen vanuit een duidelijke, alomvattende en gestructureerde visie. Het GMP beoogt een voetpadenplan op te zetten.
- A1.2.3 Beveiligen van voetgangersoversteekplaatsen. In het kader van deze subactie is het wenselijk de volgende acties uit te voeren:
 - Het verkeersreglement doen naleven door te verhinderen dat auto's zich op minder 5 meter parkeren.
 - Aanleggen van doorlopende voetpaden of verhoogde oversteekplaatsen voor voetgangers.
 - Zorg dragen voor het wegenonderhoud (wegmarkering, verlichting, bereikbaarheid voor PBM).
- A1.2.4 Aanpassen van de bewegwijzering. In het kader van deze subactie is het wenselijk de volgende acties uit te voeren:
 - De verkeerslichten in de relevant geachte zones uitrusten met een akoestisch systeem.
 - Systematisch het verkeersbord F45b plaatsen om aan te geven dat dit een doodlopende weg is, uitgezonderd voor voetgangers en fietsers.
- A1.2.5 Opwaarderen van paden en steegjes en de aanwezigheid daarvan onder de aandacht brengen

Op het grondgebied liggen talloze paden. Men moet al het nodige doen om die goed aan te leggen, naar behoren te onderhouden, goed te verlichten, waar nodig te herstellen, duidelijk af te bakenen en van de nodige bewegwijzering / verkeerstekens te voorzien.
- A1.2.6 Verder en in toenemende mate rekening houden met voetgangers en fietsers tijdens werkzaamheden op bouwplaatsen

Zich verder inspannen voor een goede bewegwijzering op bouwplaatsen ten behoeve van voetgangers en fietsers. Bijvoorbeeld zorgen voor doorlopende, veilige en vlakke fietsroutes en/of de bewegwijzering aanpassen.

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.1

Effectenbeoordeling

Tabel 3: Beoordeling van actie A1.2 Voetgangersnetwerk – ANDERE MAATREGELEN (BRON: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A1.2.1, A1.2.2 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘+’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A1.2.2 |
| | ‘+’ | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | Alles |
| | ‘0’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | ‘0’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | Alles |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘0’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | ‘+’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | Alles |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘+’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A1.2.4 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘0’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | ‘+’ | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | A1.2.5 |
| | ‘0’ | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | ‘+’ | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | ‘+’ | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | ‘+’ | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | Alles |
| Conclusies | | | |

De uitvoering van andere maatregelen zal een positieve invloed hebben op het milieu, in het verlengde van de MWS. Deze acties maken het enerzijds mogelijk dagdagelijkse voetgangersverplaatsingen veiliger en comfortabeler te laten verlopen en bevorderen anderzijds de ludieke functie daarvan. Door paden en steegjes te valoriseren, wordt het gebruik ervan en dus ook verplaatsingen te voet aangemoedigd (niet-vervuilende verplaatsingswijze) zodat voetgangers het natuurlijke erfgoed en de bebouwing van Ukkel beter kunnen waarderen.

Aanbevelingen

- Groenvoorziening langs steegjes/paden en vergroten van de ecologische kwaliteit.
- Voor zover mogelijk de paden en steegjes bereikbaar maken voor PBM (bv. afwezigheid van trottoirband, voldoende breedte, comfortabele en vlakke verharding, enz.).
- Erop toezien dat het voetgangersnetwerk wordt uitgebreid met de nieuwe steegjes / paden die aangelegd worden in het kader van komende projecten (openbaar of privé).

6.2.1.3 Actie A1.3: Fietsnetwerk (PLUS, COMFORT, WIJK)

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

PLUS-netwerk

Dit netwerk is prioritair wat betreft standaardinterventies en de belangrijkste inrichtingswerken (aan verkeersstromen aangepaste dimensionering van ruimten, bereikbaarheid, comfort, enz.).

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Aanleggen van fietssnelwegen ("cyclostrades") langs spoorwegen en elders
- Fietsers meer ruimte geven in het netwerk
- Beveiligen van oversteekplaatsen bij kruispunten

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1. PLUS-netwerk (gewestelijke verkeersaders):

A1.3.1 Waterloosesteenweg (Zijlaan Montanalaan)

A1.3.2 Sint-Hubertusdreef en Lorrainedreef

COMFORT-netwerk

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Ruimte inrichten om fietsers meer zichtbaarheid en comfort te geven waar dat noodzakelijk is.
- De vraag over het delen van de rijbaan is ook in dit netwerk aan de orde: de fietsroutes moeten er beveiligd worden ten opzichte van andere vervoerswijzen

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1. COMFORT-netwerk (gemeentelijke verkeersaders):

A1.3.3 Vanderkinderestraat (Brugmannlaan – Waterloosesteenweg) – GFR B

A1.3.4 Mariannestraat en Montjoielaan – GFR B en 7

A1.3.5 Edith Cavellstraat met in het verlengde de Houzeaulaan en de Ringlaan (GFR C)

A1.3.6 Tracé van de GFR 6 (Lincolnstraat – Dodoneestraat – Moscickilaan – Bosveldweg – Floridalaan – Hamoiriaan)

A1.3.7 Kamerdellelaan

A1.3.8 Tracé van de GFR 7 Boetendael – De Frélaan – Rodestraat – Grasmusstraat – Waterkasteelstraat – Haanstraat

A1.3.9 Tracé van de GFR C: Prinses Paolalaan – Rittwegerstraat – Vanderaeylaan – Dieweg – Ringlaan – Mercuriuslaan – J&P – Carsoellaan – Sterrewachtlaan – Hamoirlaan – Sterstraat – Maarschalkdreefje

A1.3.10 Tracé van de GFR 8: Elzeboomlaan – Victor Allardstraat – Merlostraat – Van Hamme – Zwartebeek

A1.3.11 Sint-Jobsesteenweg

A1.3.12 Engelandstraat – Verrewinkelstraat

A1.3.13 Tracé van de GFR 6: Dolezlaan – Godshuizenlaan – Oude Molenstraat – Andrimontlaan – Ohaindal – Wellingtonlaan – Eglantierstraat – Fond’Roy – Prins van Oranjelaan

2. COMFORT-netwerk (gewestelijke verkeersaders)

A1.3.14 Waterlooosesteenweg

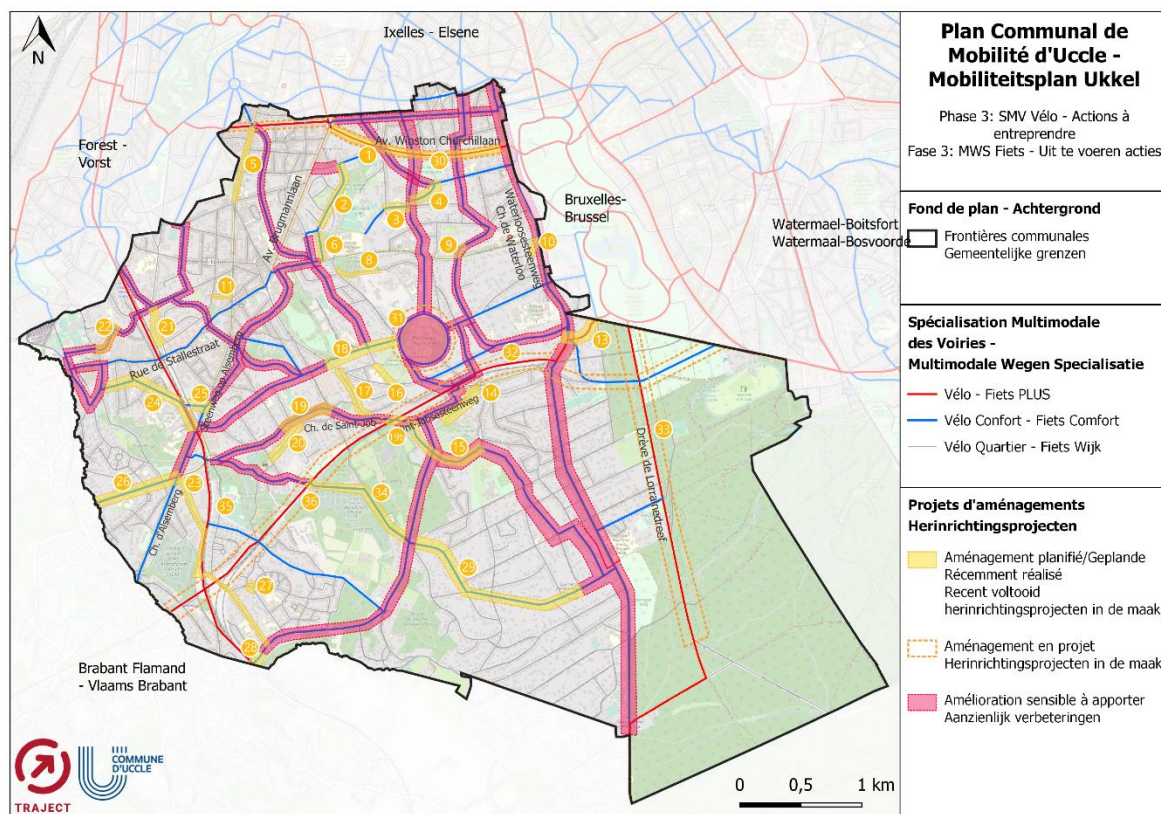
WIJK-netwerk:

Betreft de wegen die niet opgenomen zijn in de PLUS- of COMFORT-netwerken en waar men het comfort geleidelijk moet vergroten.

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

A1.3.15 Geleidelijke verbetering van het netwerk en meer in het bijzonder: oversteekplaats voor fietsers waar de Messidorlaan uitkomt in de Brugmannlaan

Ligging van de te ondernemen projecten voor de MWS fiets:



Abbeelding 62: MWS fiets – Te ondernemen acties (bron: Ontwerp van GMP, 2023)

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.4

Effectenbeoordeling

Tabel 4: Beoordeling van actie A1.3 Fietsnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|-------------------|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | Alles |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |

| | | | |
|-------------------------------------|---|--|-------|
| | + | De actie draagt bij aan het vergroten van het aantal en de kwaliteit van de fietsenstalling en de geplande fietsroutes | Alles |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | Alles |
| | + | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | Alles |
| | 0 | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| | 0 | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| Socio-economische aspecten | 0 | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | + | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | Alles |
| | 0 | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | + | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | Alles |
| | + | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | Alles |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | 0 | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | 0 | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | 0 | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | + | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | + | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | + | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | Alles |

Conclusie over de effecten

De herziening van de MWS fiets beoogt het mobiliteitseffect op het milieu te verbeteren en zal een gunstige invloed daarop hebben zodra de interventiepunten naar behoren werden verwezenlijkt.

Aanbevelingen

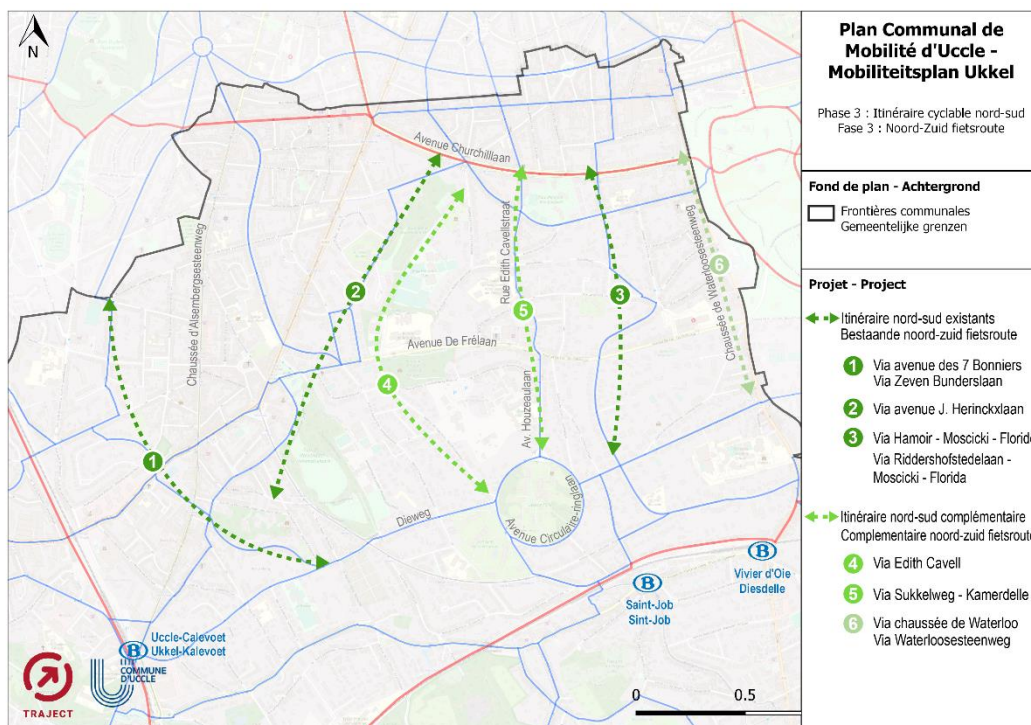
- Erop toezien dat de voorstellen en inrichtingswerken worden besproken met de daartoe bevoegde instanties en verenigingen (belangenvereniging voor fietsers GRACQ, enz.)

6.2.1.4 Actie A1.4: Fietsnetwerk belangenvereniging voor fietsers – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

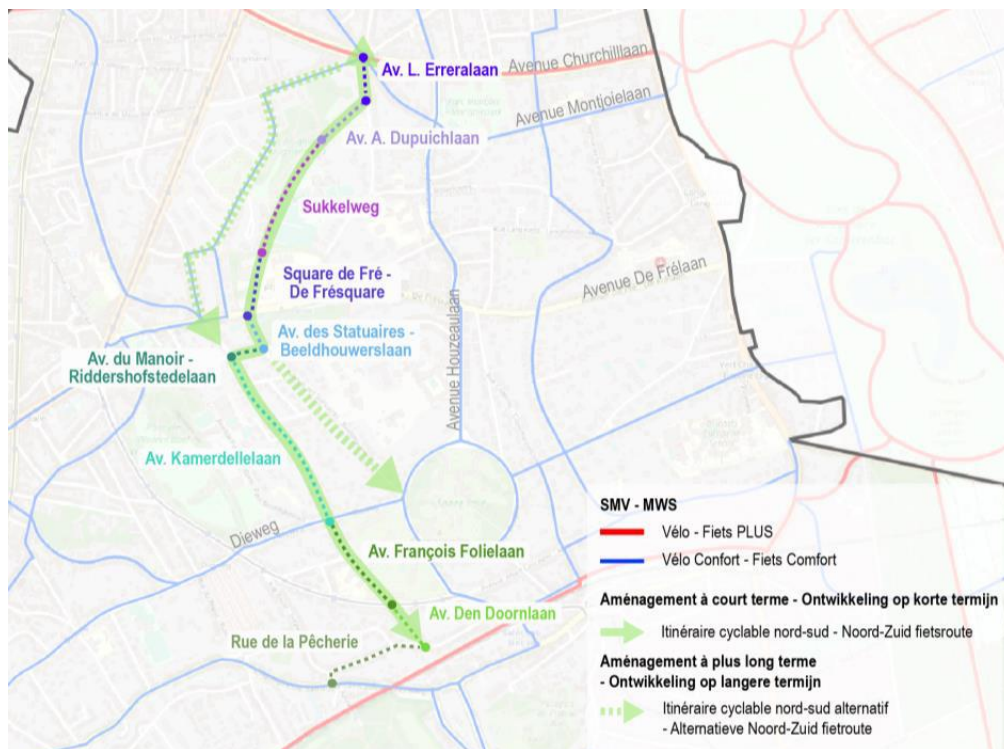
De andere maatregelen liggen in het verlengde van die voor het fietsnetwerk en beogen dit te verbeteren / aan te vullen / te beveiligen / af te bakenen.

- **A1.4.1 Follow-up van de ontwikkeling van fietssnelwegen / fiets-GEN:** De gemeente moet follow-up geven aan de invoering van fietssnelwegen, in het bijzonder voor de F207 en F208.
- **A1.4.2 Ontwikkelen van meerdere fietsroutes noord-zuid.** Op het grondgebied van de gemeente Ukkel bestaat een geheel van fietsroutes (GFR en GemFR) die al het noorden van de gemeente verbinden met het zuiden. Uit de diagnose in het kader van het GMP blijkt echter dat een verbinding voor fietsers ontbreekt in het centrum van de gemeente (tussen de Ringlaan en de Churchilllaan). Daarom voorziet het GMP in de volgende acties voor de GFR en GemFR:
 - Verder en in toenemende mate follow-up geven aan de studies voor de aanleg van GFR onder leiding van Brussel Mobiliteit.
 - Voorstellen van aanvullende alternatieven (hier worden aanvullende alternatieven voor de bestaande noord-zuidroutes voorgesteld onder de noemer van routes 4 en 5).



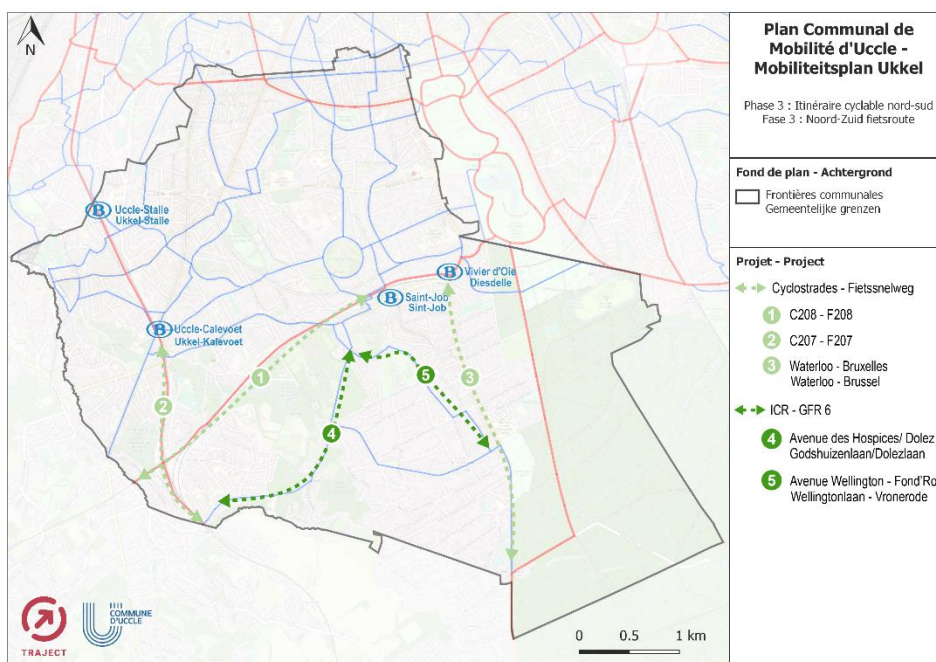
Afbeelding 63 Voorgestelde aanvullende routes (bron: GMP, 2023)

- **A1.4.3 Route 4: Kamerdellelaan – Sukkelweg.** Voorts worden twee alternatieven voorgesteld voor aanleg op langere termijn; de route kan afwijken om het tracé korter, directer en spontaner te maken, zoals die het geval kan zijn in neergaande richting via de Beeldhouwerslaan. De onderstaande kaart verduidelijkt het tracé van deze route.



Afbeelding 64: Uitvoerig tracé van de noord-zuidroute via de Kamerdellelaan (bron: GMP, 2023)

- **A1.4.4 Route 5: Edith Cavellstraat – Houzeaulaan.** Deze route is geen GFR, maar werd geïdentificeerd als COMFORT-fietsnetwerk aangezien hierdoor een ontbrekende schakel wordt weggewerkt in de noord-zuidverbinding op het grondgebied van de gemeente.
- **A1.4.5 In de tweede kroon waar de dichtheid minder groot is, een bundel van fietsroutes bieden.** Dit betreft de aanleg van de GFR 6, die aan de ene via de Wellingtonlaan en Fond’Roy gaat en aan de andere kant via de Godshuizenlaan en de Dolezlaan (trottoir voor fietsers-voetgangers beneden de norm voor een COMFORT-fietsroute).



Afbeelding 65: Aanvullende route voorgesteld in het zuidelijk gedeelte van de gemeente (bron: GMP, 2023)

- *A1.4.6 Zorgen voor een goede afbakening van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR).* De twee GemFR, de ene in het noorden en de andere in het zuiden van de gemeente, alsook de fietsroutes noord-zuid moeten worden afgebakend om de kennis en het gebruik ervan te verbeteren. Ze vergen bijzondere aandacht wat de bewegwijzering betreft, zeker ter hoogte van de kruisingen.
- *A1.4.7 Onderzoeken of het relevant is de GemFR Noord te ontwikkelen via een tweede aftakking.* Dit is de studie voor de ontwikkeling van een tweede aftakking van de GemFR Noord, via de Bosveldweg en de Langeveldstraat. Als een verbreding niet mogelijk is, moet men zorgen voor specifieke bewegwijzering (verkeerstekens).
- *A1.4.8 Beter zichtbaar maken van de fietsstraten.* In het algemeen zijn de fietsstraten niet voor iedereen duidelijk en worden ze niet door iedereen geëerbiedigd. Deze acties voorziet daarom in de volgende interventies:
 - Nadrukkelijker bewegwijzeren van de fietsstraten zodat ze beter worden begrepen en geëerbiedigd.
 - Hierover communiceren met een zo breed mogelijke doelgroep.
- *A1.4.9 Bevorderen van verplaatsingen met de fiets.* Uitbreiden van de verkeersborden B22/B23 om aan te geven dat fietsers en bestuurders van speed pedelecs mogen doorrijden wanneer het verkeerslicht op rood of oranje/geel staat, en onderhouden van de wegmarkeringen voor fietssassen zodat die beter te begrijpen zijn voor gemotoriseerde weggebruikers
- *A1.4.10 De nodige maatregelen nemen om de als "zwarte punten" geïdentificeerde plaatsen te beveiligen en beter zichtbaar te maken voor fietsers.* Er moeten maatregelen worden genomen om deze ongevalgevoelige zones beter zichtbaar te maken en te beveiligen. Aan deze maatregel kan periodieke follow-up worden gegeven met de leden van de Adviesraad voor actieve verplaatsingsmethodes waarin de belangenvereniging voor fietsers GRACQ vertegenwoordigd is. In dit stadium zijn de belangrijkste prioritair opnieuw in te richten zwarte punten:
 - het kruispunt Gabriellestraat / Molièrelaan;
 - de Heldensquare (project in aanmaak door het Gewest);
 - De Frélaan
- *A1.4.11 Het verkeer van fietsers op het WIJK-fietsnetwerk geleidelijk comfortabeler maken.* Afgezien van de goede bereikbaarheid van de PLUS- en COMFORT-fietsnetwerken, wil de gemeente het verkeer van fietsers op het WIJK-fietsnetwerk geleidelijk comfortabeler maken. Dit betreft meerdere weggedeelten op het grondgebied, vooral op plaatsen waar de kasseibestrating in slechte staat verkeert, wat verplaatsingen met de fiets bijzonder gevaarlijk maakt.
- *A1.4.12 Ontwikkelen en uitbreiden van een geschikt en hoogwaardig aanbod van fietsenstallingen.* De gemeente moet het aanbod van fietsenstallingen op haar grondgebied verder uitbreiden (zowel voor gewone fietsen als voor elektrische fietsen, longtailfietsen, bakfietsen, enz.).

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.3

Effectenbeoordeling

Tabel 5: Beoordeling van actie A1.4: Fietsnetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|---|-------|--|---|
| Mobiliteit | + | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | Alles |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | + | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | A1.4.12 |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5 |
| | + | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5, A1.4.6, A1.4.8, A1.4.9, A1.4.11 |
| | + | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A1.4.6 |
| Socio-economische aspecten | 0 | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | 0 | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | + | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5, A1.4.7 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | 0 | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | + | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | Alles |
| Geluids- en trillingsomgeving | + | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | Alles |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | - | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5 |
| | + | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5 |
| | 0 | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | + | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | + | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | + | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | A1.4.2, A1.4.3, A1.4.4, A1.4.5 |
| Conclusies | | | |
| De uitvoering van andere maatregelen zal een positieve invloed hebben op het milieu, in het verlengde van de MWS. | | | |

De voorgestelde routes kunnen in het algemeen een ontbrekende schakel wegwerken in de noord-zuidverbinding op het grondgebied van de gemeente en zo de belemmeringen binnen de gemeente uit de weg ruimen. Bepaalde routes maken het ook mogelijk diverse commerciële zones en voorzieningen van de gemeente met elkaar te verbinden (bv. acties A.1.4.4 en A.1.4.7). Niettemin is hiervoor een herbestemming van de bestaande rijbaan noodzakelijk (rij- of parkeerstrook), terwijl die a priori weinig of niet doorlatend is.

Aanbevelingen

- Ervoor zorgen dat het gemeentelijk netwerk geïntegreerd wordt in dat van de omliggende gewesten

6.2.1.5 Actie A1.5: Openbaarvervoersnetwerk (PLUS, COMFORT, WIJK)

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

PLUS-netwerk

Dit netwerk is prioritair wat betreft standaardinterventies en de belangrijkste inrichtingswerken (aan verkeersstromen aangepaste dimensionering van ruimten, bereikbaarheid, comfort, enz.).

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Wil om aantrekkelijke reistijden waarborgen, met name door een eigen rijbaan voor het openbaar vervoer in te richten
- Ambitie om uit te groeien tot backbone van het gewestelijke mobiliteitssysteem

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1.5.1 Waterloosesteenvweg (ontwikkelen van een axiale visie)

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

1.5.3 Inrichten van openbare ruimten in de buurt van de belangrijkste haltes en stations op het grondgebied

COMFORT-netwerk

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Nadruk op de regelmaat in het openbaarvervoersaanbod

WIJK-netwerk

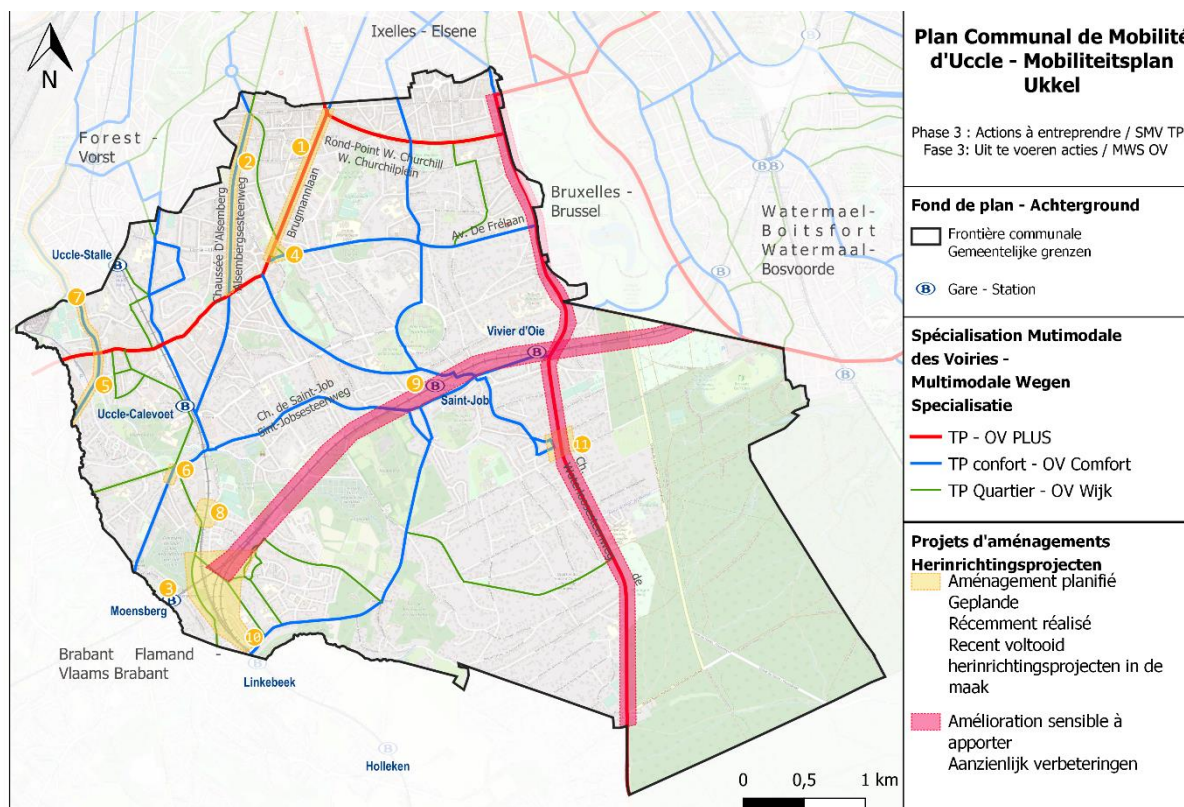
Betreft de wegen die niet opgenomen zijn in de PLUS- of COMFORT-netwerken, waar men het comfort geleidelijk moet vergroten en de bevolking toegang moet geven tot buurtdiensten.

Wat de ligging van deze acties betreft volgen hier de betrokken plaatsen (zie onderstaande kaart):

1.5.4 Heraanleg van het kruispunt Drogenbossesteenvweg en Alsebergsesteenvweg

1.5.5 Optimaliseren van de route van lijn 74 (na het openstellen van de Wagonstraat)

Ligging van de te ondernemen acties voor de MWS openbaar vervoer:



Afbeelding 66: Aangepaste MWS openbaar vervoer (bron: Ontwerp van GMP, 2023)

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.6

Effectenbeoordeling

Tabel6: Beoordeling van actie A1.5 Openbaarvervoersnetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | Alles |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | + | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | Alles |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | Alles |
| | + | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | Alles |
| | + | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe- | 1.5.3 |

| | | | |
|--|-----|--|--------------|
| | | eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | |
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '0' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | '+' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | 1.5.5 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '+' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | 1.5.3 |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | <i>Alles</i> |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | <i>Alles</i> |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | <i>Alles</i> |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusie over de effecten

De herziening van de MWS openbaar vervoer beoogt het mobiliteitseffect op het milieu te verbeteren en zal een gunstige invloed daarop hebben zodra de interventiepunten naar behoren werden verwezenlijkt.

De inrichtingswerken hebben voornamelijk tot doel de reissnelheid en toegankelijkheid van het bestaande aanbod te verbeteren.

Aanbevelingen

- Waar mogelijk of noodzakelijk ervoor zorgen dat de verbeteringen van het openbaar vervoer worden geïntegreerd met de geplande inrichtingswerken ten behoeve van de fietsers (strook BUS-FIETS).

6.2.1.6 Actie A1.6: Openbaarvervoersnetwerk – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

De andere maatregelen liggen in het verlengde van die voor het openbaarvervoersnetwerk en beogen dit te verbeteren / aan te vullen / te beveiligen / af te bakenen.

- **A1.6.1 Verbeteren van de bewegwijzering van/naar stations.** De acties is gericht op de talloze paden en steegjes die op het grondgebied aanwezig zijn, met name in de buurt van de stations, en die niet altijd goed zichtbaar zijn bij gebrek aan bewegwijzering. De actie beoogt daarom deze bewegwijzering tot ontwikkeling te brengen, op zijn minst binnen een straal van 250 m van de stations op het grondgebied.
- **A1.6.2 Wegwerken van de zwarte punten qua regelmaat van het openbaar vervoer (OV).** De gemeente zal onderzoek verrichten om geleidelijk de zwarte punten weg te werken die de regelmaat – en bij uitbreiding ook de aantrekkelijkheid – van het openbaar vervoer op haar grondgebied aantasten. Zo moet men bijvoorbeeld nadenken over de kruising tussen de Drogenbossesteenweg (verkeersader WIJK-OV) en de Alsebergsesteenweg (COMFORT-OV).

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.5

Effectenbeoordeling

Tabel7: Beoordeling van actie A1.6 Openbaarvervoersnetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A1.6.1 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | A1.6.1, A1.6.2 |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘0’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | ‘+’ | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | A1.6.1 |
| | ‘0’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | ‘0’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A1.6.1 |

| | | | |
|--|-----|--|--------------|
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | <i>Alles</i> |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | <i>Alles</i> |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | <i>Alles</i> |
| | '+' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | <i>Alles</i> |
| Conclusie over de effecten | | | |
| De uitvoering van andere maatregelen zal een positieve invloed hebben op het milieu, in het verlengde van de MWS. | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| Bij gebrek aan metro bestaat een bijzonder efficiënt alternatief erin voor interstedelijke verbindingen het gebruik van de talloze stations van de gemeente aan te moedigen. | | | |

6.2.1.7 Actie A1.7: Auto (PLUS, COMFORT, WIJK)

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

PLUS-netwerk

Dit netwerk is prioritair wat betreft standaardinterventies en de belangrijkste inrichtingswerken (aan verkeersstromen aangepaste dimensionering van ruimten, bereikbaarheid, comfort, enz.). Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Uitbreiden van de capaciteit om het verkeer op bovengemeentelijk niveau in goede banen te leiden teneinde de onderliggend netwerken te ontlasten

A1.7.1 Aanmoedigen van gemotoriseerd verkeer op het PLUS-netwerk op bovengemeentelijke schaal

COMFORT-netwerk

Voor deze verkeersaders moeten de volgende interventies worden uitgevoerd:

- Vervullen van de verbindingsfunctie en de functie om doorgaand verkeer te ontmoedigen in wijken

A1.7.2 Waarborgen van de samenhang in het netwerk wat snelheidsbeperking betreft

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.8

Effectenbeoordeling

Tabel 8: Beoordeling van actie A1.7 Autonetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | '0' | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | / |
| | '0' | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | '0' | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | '0' | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | '0' | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | '0' | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | '0' | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | / |
| | '0' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '0' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|--|-------|
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '0' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusie over de effecten

De herziening van de MWS auto beoogt het mobiliteitseffect op het milieu enigszins te verbeteren en zal een gunstige invloed daarop hebben zodra de interventiepunten naar behoren werden verwezenlijkt.

De gevolgen hebben vooral te maken met de veiligheid en de wil om het verkeer te beperken.

Aanbevelingen

- Ervoor zorgen dat het autoverkeer plaatsvindt volgens een duidelijke en functionele hiërarchie in het wegennet
- Overleg voeren met de aangrenzende gemeenten en het gewest om doorgaand verkeer te beheren
- Parkeerruimten nadrukkelijker afbakenen (waaronder Park & Ride-parking Stalle)

6.2.1.8 Actie A1.8: Autonetwerk – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

De andere maatregelen liggen in het verlengde van die voor het autonetwerk en beogen dit te verbeteren / aan te vullen / te beveiligen / af te bakenen.

- A.1.8.1 *Verder tot ontwikkeling brengen en/of uitbreiden van verkeersluwe zones.*

In het GMP staat het volgende: "De gemeente wil verkeersluwe zones op haar grondgebied verder tot ontwikkeling brengen en/of uitbreiden. Naargelang van de mogelijkheden (bv. heraanleg van de openbare weg) moet men woonzones, ontmoetingszones en zones 30 in overweging nemen, meer in het bijzonder op plaatsen die niet worden aangedaan door een (ander) structurerend vervoersnetwerk (dat deel uitmaakt van de COMFORT- en PLUS-netwerken)."

- A.1.8.2 *Beveiligen van plaatsen met een hoog risico op ongevallen (OGZ).* De ongevalgevoelige zones (OGZ) zijn zwarte punten voor de verkeersveiligheid. In Ukkel zijn geen prioritair aan te pakken OGZ geïdentificeerd. Niettemin vragen bepaalde plaatsen aandacht omdat de daar aanwezige inrichting een structurele bron van ongevallen is.

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.7

Effectenbeoordeling

Tabel 9: Beoordeling van actie A1.8 Autonetwerk – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | '0' | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | / |
| | '0' | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | '0' | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | '0' | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | '0' | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | '0' | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | '0' | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | / |
| | '0' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '0' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |

| | | | |
|---|-----|--|---------|
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A.1.8.1 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |
| Conclusies | | | |
| De uitvoering van andere maatregelen zal een positieve invloed hebben op het milieu, in het verlengde van de MWS. Beide maatregelen maken het inderdaad mogelijk sluipverkeer te bestrijden en de veiligheid te verbeteren op de plaatsen waar het risico op ongevallen het grootst is. | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Bij de heraanleg van OGZ nauw overleg voeren met de politiezone. | | | |

6.2.1.9 Acties voor het vrachtwagenennetwerk (PLUS, WIJK, COMFORT)

Beschrijving van de enige actie

A1.9.1 De bevoorrading van handelszaken en de verplaatsing van hulp- en netheidsdiensten waarborgen

Deze actie brengt met name de volgende aandachtspunten in kaart:

- Ervoor zorgen dat vrachtwagens gemakkelijk kunnen draaien
- Meer leveringsruimte voorbehouden en zorgen dat die wordt nageleefd

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.7, A3.2, A4.1

Effectenbeoordeling

Tabel 10: Beoordeling van actie A1.9 Vrachtwagenennetwerk (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | '0' | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | / |
| | '+' | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | Alles |
| | '0' | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | '+' | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | Alles |
| | '0' | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | '0' | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | '+' | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | Alles |
| | '0' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | Alles |
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |

| | | | |
|--|-----|--|--------------|
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | <i>Alles</i> |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | <i>Alles</i> |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | <i>Alles</i> |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusies

De herziening van de MWS vrachtwagens beoogt het mobiliteitseffect op het milieu te verbeteren en zal een gunstige invloed daarop hebben zodra de interventiepunten naar behoren werden verwezenlijkt.

De MWS heeft tot doel het verkeer van leveringsauto's te bevorderen en ze gemakkelijker toegang te verschaffen tot de diverse voorzieningen. Deze acties waarborgen een goede werking van de economische activiteiten en willen de invloed van vrachtwagens op de infrastructuur beperken (en dus indirect ook de visuele hinder die wordt veroorzaakt door omvangrijke voertuigen in stedelijk milieu).

Wat mobiliteit betreft maken beide acties het mogelijk de congestie als gevolg van logistieke activiteiten tegen te gaan en dus ook de hinder die in stedelijk milieu door vrachtwagens wordt veroorzaakt

Aanbevelingen

- In kaart brengen en/of voorstellen van geschikte plaatsen voor logistieke platforms en bundelen van leveringspunten op het netwerk om het verkeer van omvangrijke voertuigen tussen wijken te beperken.

6.2.2 KRACHTLIJN 2: VERBETEREN VAN DE LEEFBAARHEID IN DE WIJKEN VAN UKKEL

6.2.2.1 Actie A2.1: Maaswerk Churchill

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie voorziet in een strategie met diverse varianten om de openbare ruimten van het maaswerk te ontlasten en leefbaarder te maken. Deze strategieën zijn gebaseerd op de beginselen van toegankelijkheid voor de wijkbewoners, verbetering van de omstandigheden voor actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer en beveiliging van de schoolomgeving. De aandachtspunten hebben te maken met:

- De aanvaardbaarheid van maatregelen voor buurtbewoners en gebruikers
- Het behaalde voordeel ten aanzien van andere verplaatsingswijzen
- De omleiding van het verkeer naar aangrenzende verkeersaders
- De formulering van begeleidende maatregelen

Hier volgen de diverse 'subacties' en scenario's:

- A2.1.1 Scenario 1A: Instellen van eenrichtingsverkeer in de Edith Cavellstraat – vóór de school Onze Lieve Vrouw aan de velden. In dit eerste scenario wordt eenrichtingsverkeer ingesteld in de Edith Cavellstraat vóór de school Onze Lieve Vrouw aan de velden, zijnde het gedeelte tussen de Langeveldstraat en de Roberts Jonesstraat.
- A2.1.2 Scenario 1B: Eenrichtingsverkeer in het verlengde van de Edith Cavellstraat. Dit is een variant op scenario 1A met twee wegen voor eenrichtingsverkeer Boetendaellaan en Edith Cavellstraat (tussen de Langeveldstraat en Montjoielaan). Deze variant verlengt het eenrichtingsverkeer langs de Edith Cavellstraat in noordelijke richting tot aan de Montjoielaan.

Aanvullende maatregelen:

- A2.1.3 Afschaffing van de voorrang van rechts; uittreksel uit het GMP: "Ongeacht de implementatie van die diverse scenario's wordt voorgesteld langs de verkeersader van Edith Cavell de voorrang van rechts af te schaffen met de Langeveldstraat en de Hoefstraat. Deze maatregel zou de regelmaat van het busverkeer bevorderen en tegelijk minder inspanning vergen. Momenteel stelt de MIVB vast dat de voertuigen tussen de haltes Houzeau en Langeveld trager rijden, wat de reistijd minder aantrekkelijk en concurrerend maakt."
- A2.1.4 Verbeteren van de schoolomgeving. Deze actie wil de schoolomgeving beter inrichten (Instituut Montjoie en school Onze Lieve Vrouw aan de velden) om kwalitatief gezien een nieuw signaal te geven (begroeiing, verblijfsvoorzieningen zoals banken, bewegwijzering, enz.).
- A2.1.5 Naleving van de snelheidsregeling. Deze actie beoogt de snelheidsregeling te doen naleven en de veiligheid te waarborgen bij deze knooppunten van het basis- en secundair onderwijs. Concreet gezien worden er snelheidsremmende inrichtingen(verkeersdrempels) of preventieve radars aangebracht.
- A2.1.6 Slimme driekleurige verkeerslichten. Deze verkeerslichten gaan automatisch op rood als wordt vastgesteld dat een voertuig te hard rijdt. Door hardrijders te verplichten hun voertuig volledig tot stilstand te brengen, wordt een gedragsverandering op gang gebracht.

Daarmee samenhangende maatregelen

A2.2

Effectenbeoordeling

Tabel 11: Beoordeling van het maaswerk Churchill (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|-----------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A2.1.1 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en met de fiets | A2.1.1, |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘0’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | ‘+’ | De actie laat landschap en erfgoed (natuur en bebouwing) beter tot hun recht komen | A2.1.4 |
| | ‘+’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A2.1.1, A2.1.4 |
| Socio-economische aspecten | ‘0’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A2.1.1, A2.1.2, |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A2.1.1, A2.1.2, |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘0’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | ‘0’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘0’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘0’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | ‘+’ | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | A2.1.4 |
| | ‘0’ | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | ‘+’ | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | Alles |

| | | | |
|--|---|---|---------|
| | + | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | Alles |
| | + | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | A2.1.2, |

Conclusies

Alle voorgestelde scenario's hebben pluspunten om het verkeer te beperken (of aan te passen) en om het comfort voor autobestuurders en in het bijzonder te verbeteren. Deze beperking van het verkeer op belangrijke plaatsen (bv. vóór de school Onze Lieve Vrouw aan de velden in het geval van scenario 1A) zal de openbare ruimte comfortabeler maken (en het risico op ongevallen voor bepaalde doelgroepen beperken).

Op te merken valt dat scenario 1B ook de toegang tot groene ruimten bevordert (bv. naar het Montjoiepark) afhankelijk van het scenario en de inrichting waarvoor wordt gekozen.

De aanvullende maatregelen kunnen deze locaties veilig maken.

Aanbevelingen

De aanbevelingen identificeren en bieden oplossingen voor de uitdagingen van het maaswerk met het doel de bereikbaarheid van en de rust in de wijk te verbeteren. Hier volgen de aanbevelingen voor het maaswerk Churchill:

- De diverse maatregelen enkele maanden uitproberen om alle gevolgen in kaart te brengen, met name in verband met de wijziging van gewoontes qua gevolgde routes, alvorens de maatregelen definitief in te voeren
- Zo nodig gebruikmaken van mobiliteitsinstrumenten zoals FlowCheck (Be-Mobile) of Telraam om follow-up te geven aan de wijzigingen in rijgedrag.

6.2.2.2 Actie A2.2: Maaswerk Churchill – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie betreft het maaswerk Churchill en voorziet in de volgende maatregelen:

- A2.2.1 Churchillaan: Brussel Mobiliteit heeft inrichtingswerken uitgevoerd om de fietsbaarheid van de verkeersader te bevorderen, maar volgens het GMP "blijft de verkeersader beneden de norm wat de breedte van het trottoir betreft. Niettemin zou een verbreding het noodzakelijk maken het profiel van de verkeersader volledig en ingrijpend aan te passen. Brussel Mobiliteit heeft in 2019 een stand van zaken gemaakt over de vaste en variabele elementen en de diverse mogelijke scenario's voor heraanleg. Daaruit is gebleken dat een eventuele heraanleg van gevel tot gevel bijzonder complex is.

Dit project is niet aan de orde bij Brussel Mobiliteit, noch in het kader van dit GMP.

- A2.2.2 Brugmannlaan: hier moet men aan de randen van de laan bij voorrang de kwaliteit en het beheer verbeteren van beide intermodale knooppunten: Vanderkindere en Heldensquare (waarvoor projecten gepland zijn). Niettemin kan het ook nuttig zijn inrichtingswerken op ad-hocbasis te overwegen:
 - Beveiligen van de toegang naar de tramhaltes voor voetgangers
 - Aan te leggen naar voren springende trottoirs / doorlopend voetpad: met name in de Ompjeslaan
 - Aanpak van OGZ: kruispunt Messidor/Brugmann, met name door het verkeer van fietsers te beheren (in- en uitrit van fietspad herzien)
- A2.2.3 Waterlooesteenweg: er moet een studie worden uitgevoerd over de heraanleg van de verkeersader, rekening houdend met de aanbevelingen van de lopende studie "Ter Kamerenbos". In het GMP staat het volgende: "Deze toegangswegen liggen op het grondgebied van de Stad Brussel en zijn rechtstreeks verbonden met de gewestelijke verkeersader van de Waterlooesteenweg. Daarom moeten de Stad Brussel en het Gewest maatregelen hiervoor nemen."
- A2.1.4 De Frélaan: de belangrijkste uitdaging heeft te maken met de beveiliging van fietsers: volgens de diagnose van het GMP houden autobestuurders geen rekening met het fietspad in opgaande richting en moeten er twee ongevalgevoelige zones worden aangepakt (in- en uitrit van het winkelcentrum Shopping De Fré/Delhaize en het Sint-Elizabeth-ziekenhuis). Ook de omgeving van de hogeschool vraagt bijzondere aandacht (bv. beveiligen van de toegang tot de haltes van het openbaar vervoer).

Daarmee samenhangende maatregelen

A2.1

Effectenbeoordeling

Tabel 12: Beoordeling van het maaswerk Churchill – Andere maatregelen (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|------------------|-------|--|------------------------|
| Mobiliteit | '+' | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A2.2.1, A2.2.2, A2.2.3 |
| | '0' | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | '0' | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | '0' | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--|------------------------|
| | '0' | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | '+' | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A2.2.1, A2.2.3 |
| | '+' | De actie laat het bebouwde en natuurlijke erfgoed beter tot zijn recht komen | A2.2.1, A2.2.3 |
| | '+' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A2.2.1, A2.2.3 |
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A2.2.3 |
| | '+' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A2.2.3, A2.1.4 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A2.2.1 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '+' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | A2.2.3 |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A2.2.2, A2.1.4, A2.2.3 |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A2.2.2, A2.1.4, A2.2.3 |
| | '+' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | A2.2.2, A2.2.3, A2.1.4 |

Conclusies

De behandelde verkeersaders zijn bij uitstek structurende assen waarover men grondig moet nadenken.

De acties in het kader van de toegang tot het Ter Kamerenbos kunnen belangrijke positieve gevolgen hebben op talloze gebieden en dus niet alleen op mobiliteitsgebied (stedenbouw en erfgoed, fauna en flora – in het kader van het ecologisch netwerk, toegang tot groene ruimten, enz.).

De andere acties betreffen (voornamelijk, maar niet uitsluitend) de beveiliging ter plaatse en zijn dus relevant ter verbetering van de openbare ruimten.

Aanbevelingen

/

6.2.2.3 Actie A2.3: Maaswerk Globe/Hoogte 100

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie voorziet in een strategie met diverse varianten om de openbare ruimten van het maaswerk te ontlasten en leefbaarder te maken. Deze strategieën zijn gebaseerd op de beginselen van toegankelijkheid voor de wijkbewoners, verbetering van de omstandigheden voor actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer en beveiliging van de schoolomgeving. De aandachtspunten hebben te maken met:

- de aanvaardbaarheid van maatregelen voor buurtbewoners en gebruikers;
- het behaalde voordeel ten aanzien van andere verplaatsingswijzen;
- de omleiding van het verkeer naar aangrenzende verkeersaders;
- de formulering van begeleidende maatregelen.

De volgende instrumenten zijn inzetbaar: eenrichtingsverkeer, afschaffing van parkeerstrook en aanleg van breuklijnen, verkeersluwe zones.

Zone 1 (Vanderkinderestraat – Zevenbunderslaan – Alsebergsesteenweg – Coghenlaan – Oscar van Goidtsnovenlaan)

- *A2.3.1 Scenario 1A: instellen van eenrichtingsverkeer in de Zevenbunderslaan (tussen Alsebergsesteenweg en Neptunuslaan)*

In dit scenario wordt voorgesteld eenrichtingsverkeer in te stellen in het gedeelte van de Zevenbunderslaan in Ukkel (tussen het kruispunt met de Alsebergsesteenweg en met de Wapenrustinglaan/Neptunuslaan/Mozartlaan). Het eenrichtingsverkeer gaat naar het oosten en maakt het (volgens het GMP) mogelijk het autoverkeer te ontmoedigen via het maaswerk langs de Vanderkinderestraat vanaf het Vanderkindereplein.

- *A2.3.2 Scenario 1B: toepassing van scenario 1A en omkering eenrichtingsverkeer Emile Regardstraat*

Deze variant van het eerste scenario wil het instellen van eenrichtingsverkeer van het gedeelte van de Zevenbunderslaan koppelen aan de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat.

- *A2.3.3 Scenario 1C: toepassing van de omkering eenrichtingsverkeer Emile Regardstraat (naar Alseberg) en instellen eenrichtingsverkeer gedeelte Maarschalk Joffrelaan tussen Oscar van Goidtsnovenlaan en Wapenrustinglaan*

Deze variant wil de het doorgaand verkeer oost-west via Vanderkindere aanpakken, maar ook de mogelijke uitwijkeffecten (zowel via de Emile Regardstraat als via de Maarschalk Joffrelaan). De volgende acties moeten worden uitgevoerd (uittreksel uit het GMP):

- *Omkering van het eenrichtingsverkeer in de Emile Regardstraat door dit naar de Alsebergsesteenweg te leiden.*
- *Instellen van eenrichtingsverkeer in het gedeelte van de Maarschalk Joffrelaan tussen de Oscar van Goidtsnovenlaan en de Wapenrustinglaan.*

Begeleidende maatregelen

- *A2.3.4 Zevenbunderslaan: heraanleg van het wegprofiel*

Dit betreft het instellen van eenrichtingsverkeer in het gedeelte van de Zevenbunderslaan, tussen de Alsebergsesteenweg en de rotonde met de Neptunuslaan. Deze interventie kan (mogelijk) leiden tot een heraanleg van het wegprofiel op de verkeersader van het PLUS-fietsnetwerk (dat zodoende het voorwerp van een her kwalificering van landschap kan uitmaken en nader te bepalen aanleg van fietsinfrastructuur).

- A2.3.5 Vanderkinderestraat: studie van de verkeersader met een visie op wijkschaal

Uittreksel uit het GMP: "Uit de resultaten van de Floating Car Data blijkt dat er langs dit weggedeelte (tussen de Waterlooosesteenweg en de Brugmannlaan) veeleer lokaal verkeer is (en niet zozeer doorgaand verkeer tussen wijken) en dat dit binnen het maaswerk zelf plaatsvindt". Dit probleem wordt zodoende aan de orde gesteld in het GMP, met de aanbeveling om de verkeersader te onderzoeken met een visie op wijkschaal en in samenspraak met de wijkbewoners, de lokale actoren (GRACQ, enz.), alsook om diverse denksporen te onderzoeken om dit probleem op te lossen (bv. door omkering van het eenrichtingsverkeer op een of meer weggedeelten van de verkeersader, enz.).

Zone 2 (Dekenijstraat – Sint-Pietersvoorplein – Joseph Bensstraat)

- A2.3.6 Omkering van het eenrichtingsverkeer in de Joseph Bensstraat

Uit de diagnose van het GMP blijkt het volgende: "Momenteel biedt de Joseph Bensstraat doorstromingsmogelijkheden naar het gedeelte van het maaswerk in Vorst, vanaf de Dekenijstraat in het zuiden en de Floréallaan in het oosten". Het GMP stelt voor alle hierboven genoemde scenario's voor het eenrichtingsverkeer om te keren op een gedeelte van de Joseph Bensstraat, op het gedeelte tussen de Beeckmanstraat en de Alsebergsesteenweg.

- A2.3.7 Instellen van een gedeeltelijke voetgangerszone op het Sint-Pietersvoorplein

Het GMP stelt voor een voetgangerszone in te stellen in het noordelijke gedeelte van het voorplein, tussen het Homère Goossensplein en de Postiljonstraat, inclusief het kruispunt met de Xavier De Buestraat (zoals aanbevolen in de scenario's 1A en 1B – cf. supra). Verder wordt aanbevolen een voetgangerszone in te stellen die het zuidelijke gedeelte van het voorplein omvat en die eindigt in de Xavier De Buestraat zodat het verkeer tussen de Dekenijstraat en de Xavier De Buestraat gehandhaafd blijft in het noordelijke gedeelte van het voorplein (zoals aanbevolen in de scenario's 2 en 3).

Scenario's 1A en 1B

- A2.3.8 Scenario 1A: Instellen voetgangerszone Sint-Pietersvoorplein noordelijk gedeelte (Postiljon – Goossens + kruispunt De Bue)

Het scenario 1A voorziet in het instellen van een voetgangerszone op het Sint-Pietersvoorplein tussen de Postiljonstraat tot het Homère Goossensplein, inclusief het kruispunt met de Xavier De Buestraat.

- A2.3.9 Scenario 1B: Instellen voetgangerszone Sint-Pietersvoorplein noordelijk gedeelte (en maatregel tegen doorgaand verkeer in de Gelovigenstraat)

Deze variant is bedoeld om doorgaand verkeer te ontmoedigen langs de verkeersader Decroly/Xavier De Bue via het Sint-Pietersvoorplein, maar ook via de Gelovigenstraat/Postiljonstraat. Dit kan gepaard gaan met een herindeling van het kruispunt en het instellen van eenrichtingsverkeer in de Dekenijstraat, beneden het Sint-Pietersvoorplein (tussen de Dekenijstraat en de Postiljonstraat) met het doel lokale toegang mogelijk te maken en tegelijk doorgaand verkeer om te leiden naar de daartoe bestemde verkeersaders Brugmannlaan, Stallestraat).

Scenario's 2 en 3

- A2.3.10 Scenario 2: Instellen voetgangerszone voorplein zuidelijk gedeelte (Dekenijstraat – De Buestraat)

Uittreksel uit het GMP: "Dit scenario voorziet in het instellen van een voetgangerszone in het zuidelijke gedeelte van het Sint-Pietersvoorplein (tussen de Dekenijstraat en de Xavier De Buestraat). Het blijft mogelijk het voorplein te ontwijken via het noorden, waarbij de

verkeersstroom wordt doorgelust via de Dekenijstraat. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Xavier De Buestraat, vanaf het noordelijke gedeelte van het voorplein en van de Dekenijstraat tot aan het Homère Goossensplein, zal het mogelijk maken doorgaand verkeer via deze route van oost naar west en omgekeerd te ontmoedigen. nemen."

- A2.3.11 Scenario 3: Idem scenario 2 en behoud tweerichtingsverkeer inrit Dekenijstraat
Uittreksel uit het GMP: "Dit derde en laatste scenario voor zone 2 van het maaswerk Globe-Hoogte 100 voorziet in dezelfde maatregelen als scenario 2, maar het tweerichtingsverkeer blijft behouden bij het inrijden van de Dekenijstraat. Doorgaand verkeer van oost naar west wordt ontmoedigen door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Xavier De Buestraat, maar in dit scenario blijft doorgaand verkeer van west naar oost (Vorst > Decroly > Brugmann) mogelijk. Bijgevolg kan de verkeersdrukke in de De Buestraat en de omleidingsweg van het voorplein via het noorden groter uitvallen."

- A2.3.11 Studie naar het instellen eenrichtingsverkeer in de Victor Allardstraat

De studie naar het instellen eenrichtingsverkeer in de Victor Allardstraat werd al in 2011 uitgevoerd. Deze studie vond in coconstructie plaats met de wijkbewoners. Daarbij werd uitgegaan van drie scenario's:

- Behoud tweerichtingsverkeer tussen de Gatti de Gamondstraat en de Elzeboomlaan.
- Instellen eenrichtingsverkeer tussen de Prinses Paolalaan en de Gatti de Gamondstraat.
- Instellen eenrichtingsverkeer tussen de Elzeboomlaan en de Gatti de Gamondstraat.

Daarmee samenhangende maatregelen

A2.4

Effectenbeoordeling

Tabel 13: Beoordeling van het maaswerk Globe/Hoogte 100 (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|------------------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A2.3.6 |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A2.3.1, A2.3.2, A2.3.3 |
| | + | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | A2.3.7, A2.3.4 |
| | + | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A2.3.4 |

| | | | |
|--|-----|--|--------------------------------|
| Socio-economische aspecten | '0' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A2.3.5, A2.3.6 |
| | '+' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A2.3.6, A2.3.5, A2.3.4, A2.3.6 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '+' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | A2.3.3 |
| Geluids- en trillingsomgeving | '0' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A2.3.4 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A2.3.3 |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A2.3.6 |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusies

De aanbevelingen identificeren en bieden oplossingen voor de uitdagingen van het maaswerk met het doel de bereikbaarheid van de voorzieningen en de openbare ruimten in de wijk te verbeteren.

De diverse scenario's hebben een positieve invloed op het grondgebied van Ukkel en reiken een oplossing aan voor de problemen die het GMP aan het licht heeft gebracht. Ze bevorderen doorgaans zachte verplaatsingswijzen en besteden bijzondere aandacht aan de in het maaswerk aanwezige voorzieningen (zoals scholen of nog knooppunten met talloze handelszaken en medische voorzieningen).

Aanbevelingen

Hier volgen de aanbevelingen:

- Rekening houden met de verkeersdynamiek ten westen van het maaswerk, in het bijzonder doorgaand verkeer naar Vorst vanwege de stedelijke barrière die wordt gevormd door het Dudenpark.
- Erop toezien dat de modal shifts beheerst blijven voor alle vervoerswijzen (rekening houdend met de diverse scenario's)

6.2.2.4 Actie A2.4: Maaswerk Globe/Hoogte 100 – Andere maatregelen

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie betreft de maaswerken van de gemeente Ukkel. Het betreft met name de volgende acties:

- A2.4.1 Brugmannlaan: meerdere verbeteringen staan hierboven vermeld (zie ontwerp van GMP punt 3.3.10). De gemeente kan overigens bij voorrang terugvallen op de lopende studie over de heraanleg van de Heldensquare.
- A2.4.2 Stallestraat: er wordt een maatregel voorgesteld in krachtlijn 1, onder punt 2.4.3 van het ontwerp van GMP met betrekking tot de MWS openbaar vervoer, teneinde het verkeer van lijn 74 te verbeteren en het administratief centrum ter hoogste van de Stallestraat beter te bedienen.
- A2.4.3 Gatti de Gamondstraat: moet wat het COMFORT-autonetwerk betreft het voorwerp uitmaken van een studie op langere termijn teneinde te voldoen aan de normen die daarvoor gelden.

Daarmee samenhangende maatregelen

A2.3

Effectenbeoordeling

Tabel14: Beoordeling van het maaswerk Globe/Hoogte 100 (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A2.4.3, A2.4.1 |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | + | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | A2.4.2 |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A2.4.2 |
| | + | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | A2.4.1 |
| | 0 | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | 0 | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | + | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A2.4.2 |
| | + | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A2.4.2 |

| | | | |
|---|-----|--|--------|
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '0' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A2.4.1 |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A2.4.1 |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |
| Conclusies | | | |
| De uitvoering van deze gerichtere aanvullende maatregelen heeft een positieve invloed op het milieu, in het verlengde van de eerder voorgestelde maatregelen. | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| / | | | |

6.2.2.5 Actie A2.5: Maatregelen voor de andere maaswerken

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie betreft de maaswerken van de gemeente Ukkel. Meer informatie is te vinden in het GMP.

- A2.3.1 *Uitvoeren van een studie van verkeersader met het oog op de heraanleg van de Dieweg (gedeelte tussen het station Calevoet en de Wolvendaellaan)*

In het GMP staat het volgende: "De Dieweg is een drukke verkeersader die alle weggebruikers nemen om de gemeente van oost naar west te doorkruisen. Deze verkeersader op het niveau COMFORT-/PLUS-voetgangersnetwerk, COMFORT-fietsnetwerk, WIJK-openbaarvervoersnetwerk en WIJK-autonetwerk voldoet evenwel niet aan de door de MWS-hiërarchie vastgelegde normen. De trottoirs zijn inderdaad soms zeer smal of er is geen enkele fietsroute aanwezig (hoewel er een GFR op de Dieweg loopt tussen de Ringlaan en het station Calevoet) – zie diagnoserapport Fase 1. Er is een specifieke studie noodzakelijk om een objectieve stand van zaken te maken (opmetingen, verkeerstellingen, enz.) en zo het circulatie met alle vervoerswijzen langs deze verkeersader te herzien."

- A2.3.2 *Uitvoeren van een studie van de verkeersader met het oog op de heraanleg van de Sint-Jobsesteenweg (gedeelte tussen het Sint-Jobplein en de Wansijnstraat – Waterkasteelstraat en Ruststraat)*

In het GMP staat het volgende: "Evenals voor de Dieweg vormt de Sint-Jobsesteenweg een belangrijke doorgangsroute van de gemeente over de gehele breedte: de verkeersstromen van voertuigen zijn aanzienlijk, maar er zijn ook heel wat voetgangers, fietsen en intensief openbaar vervoer. Op het niveau voetgangersnetwerk, fietsnetwerk en COMFORT-OV (en WIJK-autonetwerk) maakt deze rijbaan geen comfortabel, veilig en efficiënt verkeer mogelijk voor actieve verplaatsingswijzen, noch voor het openbaar vervoer, terwijl dit voor dit niveau van MWS vereist is. Er moet dus een studie worden uitgevoerd van de volledige rijbaan. Dit moet gepaard gaan met een herziening van het verkeersplan, een gesegmenteerd werk per weggedeelte, gestaafd door de nodige tellingen. Deze studie moet deel uitmaken van de lopende studie voor de heraanleg van het Sint-Jobplein."

- A2.3.3 *Voor zover mogelijk werken op de verkeersaders die de randen van de maaswerken vormen*

In het GMP staat het volgende: "Zoals eerder aangestipt voor de maaswerken Churchill en Globe-Hoogte 100 is er werk nodig voor de verkeersaders die de randen van de maaswerken vormen om ze compatibel te maken met de MWS-hiërarchie op het niveau van het COMFORT-netwerk. Deze verkeersaders zijn namelijk bestemd voor doorgaande voertuigen en moeten ook aangename leefomstandigheden mogelijk maken voor de bewoners en de gebruikers die daar wonen, werken, enz."

- A2.3.4 *Contact opnemen met de aanbieders van navigatiediensten om het autonetwerk beter te benutten*

In het GMP staat het volgende: "Het doorgaand verkeer kan deels het gevolg zijn van de aftakking via navigatietoepassingen [...]. De gemeente zal, daarin bijgestaan door het Gewest, de nodige contacten leggen en/of stappen ondernemen om de betrokken aanbieders in kennis te stellen van de nieuwe hiërarchie van het autonetwerk op het grondgebied en/of de wijzigingen in het verkeersplan. Dit zou tot op zekere hoogte moeten bijdragen aan een betere benutting van het wegennet. Er zou ook informatie verstrekt kunnen worden over de belangrijkste bouwplaatsen."

Daarmee samenhangende maatregelen

A2.1, A2.3

Effectenbeoordeling

Tabel15: Actie A2.5: Maatregelen voor de andere maaswerken (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A2.3.1 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘+’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A2.3.4 |
| | ‘+’ | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | A2.3.2 |
| | ‘0’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | ‘0’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A2.3.4, A2.3.3 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘0’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | ‘0’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘+’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A2.3.2 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘0’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | ‘0’ | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | ‘0’ | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | / |
| | ‘0’ | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | / |

| | | | |
|--|-----|---|---|
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |
| Conclusies | | | |
| De uitvoering van de andere maatregelen heeft een positieve invloed op het milieu. De focus ligt voornamelijk op aanverwante maatregelen en op de gevolgen aan de randen van het maaswerk. | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| / | | | |

6.2.3 KRACHTLIJN 3: COMMUNICEREN OVER, SENSIBILISEREN VOOR EN AANZETTEN TOT MULTIMODALITEIT

6.2.3.1 Actie A3.1: Toegang tot multimodale informatie

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie wil de communicatie- en sensibiliseringsstrategieën voor diverse doelgroepen tot ontwikkeling brengen. Hieronder wordt elke actie nader toegelicht. Meer informatie is te vinden in het GMP.

- *A3.1.1 Verruimen van de toegang tot informatie*

Naast het verduurzamen en intensiveren van de bestaande informatiekanalen stelt het GMP zich als ambitie informatiepunten te ontwikkelen met betrekking tot mobiliteit op het grondgebied van de gemeente.

Dit kan met name gaan over informatie betreffende het algemene mobiliteitsaanbod, de mogelijkheid om vervoersbewijzen te kopen, om gepersonaliseerd advies te krijgen over mobiliteitsoplossingen of nog om bepaalde vormen van mobiliteit uit te proberen (elektrische fietsen, bakfietsen, micromobiliteitsmiddelen, enz.).

In het GMP staat het volgende (uittreksel van de actie): *"In eerste instantie zou men in het nieuwe administratieve centrum in de Stallestraat een dergelijk informatieloket kunnen invoeren at vergelijkbaar is met een "mobility corner". In de Heldensquare zou men een tweede loket kunnen invoeren in het kader van het project voor de heraanleg van de zone [...] ».*

Daarmee samenhangende maatregelen

Alles

Effectenbeoordeling

Tabel 16: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|---------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A3.1.1 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘0’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | ‘+’ | De actie laat landschap en erfgoed beter tot hun recht komen | A3.1.1 |
| | ‘+’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A3.1.1 |
| Socio-economische aspecten | ‘+’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A3.1.1 |

| | | | |
|--|-----|--|--------|
| | ‘+’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A3.1.1 |
| | ‘0’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘0’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | ‘0’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘0’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘-’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | A3.1.1 |
| | ‘0’ | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | ‘+’ | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A3.1.1 |
| | ‘+’ | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A3.1.1 |
| | ‘0’ | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusies

De uitvoering van maatregelen maakt het mogelijk gebruikers te sensibiliseren voor de doorgevoerde veranderingen en ze te informeren over nieuwe mobiliteitspraktijken die voor hen beschikbaar zijn. Hierdoor kan de sociale samenhang worden verbeterd samen met de staat van de openbare ruimte (animatie die ontstaat voor de uitrol van een ‘mobility corner’).

Deze nieuwe infrastructuur wordt opgezet in de buurt van ‘emblematische’ plaatsen en straten Ukkel en kan de openbare ruimte opwaarderen (naargelang van de gekozen infrastructuur). Deze nieuwe structuur kan de openbare ruimte nieuw leven inblazen, maar vereist *a priori* een ontharding van de bodem (afhankelijk van de door de infrastructuur ingenomen plaatsruimte).

Aanbevelingen

- Kiezen van een onderneming voor sociale economie (bv. Cyclo) om de toekomstige informatiepunten te exploiteren.
- Ervoor zorgen dat de ‘mobility corners’ wel degelijk bereikbaar zijn voor PBM.
- Erop toezien dat de uitrol van informatiepunten spoort met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimten die ze omringen.
- Zorgen voor de nodige groenvoorziening in de toekomstige informatiepunten en/of omgeving daarvan en ze integreren in een duurzaam beheer met aandacht voor fauna en flora.

6.2.3.2 Actie A3.2: Communicatiestrategie

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

- A3.2.1 *Communiceren over de Brussel'Air-premie*

In het kader van de invoering van Low Emission Zone (LEZ) is de Brussel'Air-premie een financiële steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor Brusselaars die ervoor kiezen om de auto te vervangen door alternatieve vervoermiddelen. Wie afstand doet van zijn wagen, krijgt in ruil een mobiliteitsbudget dat men met zijn gezinsleden kan spenderen aan diverse mobiliteitsdiensten.
- A3.2.2 *Communiceren en sensibiliseren om de weg beter te laten delen met andere gebruikers*

De gemeente moet diverse sensibiliserings- en voorlichtingscampagnes voeren en informatie verspreiden via alle beschikbare communicatiekanalen om een zo groot mogelijke doelgroep te bereiken of nog via opleidingen (over deelname aan het verkeer, bv. met Pro Velo; fietsbrevetten voor kinderen van het lager onderwijs, enz.).
- A3.2.3 *Communiceren en sensibiliseren om het gebruik van carpoolingsystemen aan te moedigen (bv. cozywheels)*

Carpooling of autodelen is een mobiliteitsoplossing waarmee men over een auto kan beschikken zonder er zelf een te bezitten.
- A3.2.4 *Snelheidsregelingen doen naleven*

Om de problemen met de snelheid van motorvoertuigen aan te pakken, wordt de volgende strategie aanbevolen om de geldende snelheidsregeling te doen naleven:

 - Autobestuurders naar behoren informeren over de toegepaste snelheidsbeperking en ze sensibiliseren voor de naleving daarvan.
 - Voortzetten van acties van wegbeheerders met betrekking tot het milieu en het delen van de openbare ruimte: wegversmalling, snelheidsremmende inrichtingen (verkeersdrempels), enz.
 - Als laatste redmiddel of tijdelijke oplossing moet men strafmaatregelen in overweging nemen.
- A3.2.5 *Communiceren over de nieuwe mobiliteitsgids van de gemeente*

De gemeente is bezig een gids op te stellen over mobiliteit op haar grondgebied. De gemeente dient deze nieuwe informatiebron op mobiliteitsgebied beschikbaar te stellen aan haar bewoners. Deze gids kan op gemeentelijk niveau verspreid worden wanneer een nieuwe inwoner zich inschrijft of kan toegevoegd worden aan elk verzoek om inlichtingen enz.
- A3.2.6 *Informeren van de bevolking over gemaakte keuzes en doorgevoerde veranderingen*

De gemeente dient erop toe te zien dat de burgers goed geïnformeerd worden over doorgevoerde en komende veranderingen op haar grondgebied, meer in het bijzonder bij de invoering van het nieuwe verkeersplan voor de maaswerken Churchill en Globe-Hoogte 100. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van vlaggen, informatiesessies of zelfs stands in de openbare ruimte.
- A3.2.7 *Verbeterde bewegwijzering van en naar intermodale knooppunten*

De gemeente dient de bewegwijzering in de buurt van intermodale knooppunten uit te breiden. Dit is specifiek bedoeld om een werkelijke visuele identiteit voor te stellen die deze knooppunten snel identificeerbaar maakt als "mobiliteitshubs". Een goed voorbeeld hiervan is het station Stalle waar elke bewegwijzering ontbreekt vanaf de rotonde Gatti de Gamond, om te wijzen op de aanwezigheid van het NMBS-station. Ook de identificatie van intermodale knooppunten moet worden verbeterd.

- A3.2.8 Specifiek communiceren met de schoolgemeenschap

Er moet een specifieke strategie worden opgezet voor schoolinstellingen om naast onderwijzend en opvoedend personeel nog meer kinderen ertoe aan te zetten andere middelen dan een personenauto te gebruiken om naar school te gaan.

Daarmee samenhangende maatregelen

Alles

Effectenbeoordeling

Tabel 17: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|------------------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A3.2.2, A3.2.3, A3.2.5 |
| | ‘0’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | ‘0’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | ‘0’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘+’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A3.2.5 |
| | ‘+’ | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8 |
| | ‘0’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | ‘+’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A3.2.1, A3.2.3, A3.2.5 |
| | ‘+’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A3.2.8 |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A3.2.8 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘+’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | A3.2.1 |
| | ‘+’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | A3.2.1, A3.2.3 |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘0’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘0’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |

| | | | |
|---------|-----|--|--|
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | + | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A3.2.3, A3.2.4, A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8 |
| | + | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A3.2.2, A3.2.4, A3.2.5, A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8 |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |

Conclusies

Deze diverse maatregelen sensibiliseren gebruikers over de doorgevoerde veranderingen en informeren ze over de nieuwe mobiliteitspraktijken die voor hen beschikbaar zijn. Bepaalde acties hebben invloed op de openbare ruimten en op de perceptie daarvan (A3.2.6, A3.2.7, A3.2.8). Afhankelijk van het gekozen structuurtype kan dit ten goede komen aan de openbare ruimte.

Deze diverse acties en de geplande communicatie daarover kunnen ook de sociale samenhang en de veiligheid van alle gebruikers verbeteren.

De socio-economische aspecten komen aan bod in actie A3.2.8, die inzonderheid betrekking heeft op de gemeentelijke voorzieningen en de doelgroep daarvan.

Aanbevelingen

/

6.2.3.3 Actie A3.3: Toegang tot mobiliteitsdiensten

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

- A3.3.1 Ontwikkelen van het aanbod qua fietsenstalling in de openbare ruimte**

Deze actie beoogt aansluitend op het parkeerplan het aanbod qua fietsenstalling in de openbare ruimte geleidelijk uit te breiden (stalling van korte duur, met inrichtingen van het type fietsbeugel of omgekeerde U-vormige kokers of voor langdurige stalling in de vorm van overdekte beugels en/of fietsenlokalen en gesloten boxen).
- A3.3.2 In elk nieuw stads-/vastgoedproject bijzondere aandacht besteden aan fietsenstalling**

Deze actie wil meer aandacht besteden aan de kwaliteit van fietsenstallingen en inzicht verschaffen in de verschillende soorten fietsen en in het aanbod voor bezoekers in het kader van nieuwe projecten.
- A3.3.3 Uitbreiden van het aanbod qua gedeelte mobiliteit: Villo ! en Cambio**

Deze actie wil het aanbod van Villo ! en Cambio uitbreiden in zones die nog niet bestreken worden en wil dit aanbod versterken op strategische locaties
- A3.3.4 Vereenvoudigde toegang tot aan aanbod van deelauto's**

Het doel van deze actie is dat de gemeente het aanbod van gedeelde mobiliteit verbeterd, met name via "vaste stations", door zichtbare plaatsen beschikbaar te stellen die toegankelijk zijn voor de beoogde gebruikers.
- A3.3.5 Parkeergelegenheid voor micromobiliteitsmiddelen**

In het GMP staat het volgende: *"Het Gewest wil werk maken van parkeergelegenheid voor micromobiliteitsmiddelen en de gebruikers daarvan. Het is wenselijk dit in de praktijk te brengen. In afwachting van een regeling op gewestelijk niveau onderzoekt de gemeente Ukkel de nodige maatregelen om een dergelijke parkeergelegenheid op haar grondgebied te reglementeren."*

Daarmee samenhangende maatregelen

Alles

Effectenbeoordeling

Tabel 18: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|------------------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A3.3.1, A3.3.2 |
| | + | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | A3.3.3, A3.3.4, A3.3.5 |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | + | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | A3.3.1, A3.3.2 |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | + | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | A3.3.1, A3.3.3 |

| | | | |
|--|-----|--|------------------------|
| | '0' | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | / |
| | '0' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | '+' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A3.3.3, A3.3.4, A3.3.5 |
| | '0' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | / |
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '+' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | A3.3.3, A3.3.4 |
| | '+' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | A3.3.3, A3.3.4 |
| Geluids- en trillingsomgeving | '+' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A3.3.1, A3.3.2 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '0' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | / |
| | '0' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | / |
| | '+' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | A3.3.1, A3.3.2 |

Conclusies

De eerste twee maatregelen hebben betrekking op de toegankelijkheid en toename van het aanbod qua fietsenstelling. Dit beantwoordt aan de uitdagingen die uit de diagnose naar voren (en spoort overigens met de ambities van het Gewest).

De andere drie acties zijn bedoeld om parkeergelegenheid beter te reguleren en om bewoners en bezoekers andere mogelijkheden qua verplaatsingswijzen aan te reiken (met name via auto's en andere gedeelde verplaatsingswijzen). Deze acties komen uiteraard ten goede aan de ontwikkeling van de gemeente Ukkel en zijn ook gunstig voor de inwoners daarvan.

Aanbevelingen

/

6.2.3.4 Actie A3.4: Voorbeeldfunctie van het gemeentebestuur

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

- A3.4.1 Opzetten van het bedrijfsvervoerplan (BVP)**

De actualisering van het BVP is van start gegaan aansluitend op de veranderingen na de verhuizing van de gemeentediensten.
- A3.4.2 Vergemakkelijken van het woon-werkverkeer van medewerkers anders dan met de auto (en omgekeerd)**

Om medewerkers aan te moedigen niet met de auto naar de gemeente te komen, zal de gemeente aanvullende maatregelen nemen (terugbetaling abonnement openbaar vervoer, fietsvergoeding, enz.).
- A3.4.3 Verder bevorderen van beroepsverplaatsingen anders dan met de auto**

De bedoeling is voor beroepsverplaatsingen het gebruik aan te moedigen van alternatieven voor de personenauto (volgens het GMP beschikken de medewerkers van Ukkel tot dusver over een park bestaande uit 7 elektrische scooters, 5 niet-elektrische fietsen, 13 elektrische fietsen en 5 bakfietsen). Het komt erop aan het personeel bewust te maken van het bestaan van deze vervoermiddelen en de medewerkers te begeleiden in het gebruik daarvan.
- A3.4.4 Voortgezette vergroening van het park gemeentevoertuigen**

De gemeente is al begonnen met het koolstofvrij maken ("decarboniseren") van haar park dienstvoertuigen (42 elektrische voertuigen). De ambitie is dat haar wagenpark voor 30% uit elektrische voertuigen bestaat tussen nu en 2025, voor 40% tegen 2030. Deze aanpak moet in het kader van het GMP worden voortgezet.
- A3.4.5 Onderzoeken van de mogelijkheid om het park gemeentevoertuigen te poolen**

De gemeente Ukkel onderzoekt de mogelijkheid om de huur op middellange termijn mogelijk te maken van bepaalde gemeentevoertuigen voor de inwoners buiten de kantooruren.

Daarmee samenhangende maatregelen

Alles

Effectenbeoordeling

Tabel 19: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|------------------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A3.4.2, A3.4.3, A3.4.4 |
| | + | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | A3.4.5 |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | 0 | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |

| | | | |
|--|-----|--|--------------------------------|
| | '0' | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | / |
| | '0' | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | '+' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3 |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3 |
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '+' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | A3.4.2, A3.4.3 |
| | '+' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | A3.4.1, A3.4.2, A3.4.3, A3.4.4 |
| Geluids- en trillingsomgeving | '0' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | A3.4.2, A3.4.3 |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A3.4.1, A3.4.5 |
| | '0' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | / |
| | '+' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | A3.4.2, A3.4.3 |
| Conclusies | | | |
| De diverse hierboven genoemde acties bevorderen andere vervoerswijzen en gedeelte verplaatsingswijzen en zijn specifiek gericht op de inwoners in het kader van het woon-werkverkeer. Deze acties zijn bijgevolg gunstig voor het klimaat, maar bevorderen ook nieuwe mobiliteitspraktijken. | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| / | | | |

6.2.3.5 Actie A3.5: Begeleiding van lokale actoren

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

- A3.5.1 Informatie-uitwisseling met lokale socio-economische actoren**

De gemeente zal informatie met socio-economische actoren uitwisselen om moeilijkheden, behoeften en eventuele maatregelen in kaart te brengen teneinde het gebruik van duurzame verplaatsingswijzen aan te moedigen.
- A3.5.2 Voortzetten en verruimen van evenementen ter bevordering van een duurzamere mobiliteit**

De gemeente gaat door met het organiseren van evenementen ter bevordering van een duurzamere mobiliteit; die zijn gericht op andere verplaatsingswijzen (micromobiliteit, vervoer op afroep, enz.) dan de fiets (waarop momenteel de nadruk wordt gelegd).
- A3.5.3 Ondersteunen van acties met de hulp van lokale actoren**

Deze actie is specifiek gericht op schoolvervoersplannen (SVP). Een SVP geeft een school een betere kennis en meer inzicht in haar mobiliteitsprofiel en maakt het mogelijk acties op te zetten om zich meer te voet, met de fiets of met een step te verplaatsen en zo voor iedereen de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit en bereikbaarheid van de school en omgeving te verbeteren.
- A3.5.4 Verder versterken van de zichtbaarheid en veiligheid in de buurt van scholen**

Deze actie is een aanvulling op de acties om de maaswerken verkeersluw te maken, met name in de buurt van scholen (bv. eenrichtingsverkeer in de E. Cavellstraat vóór de school Onze Lieve Vrouw aan de velden).

Daarmee samenhangende maatregelen

Alles

Effectenbeoordeling

Tabel 20: Effectenbeoordeling van krachtlijn 3: Communicatie (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|--------------------------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen (o.m. PBM) | A3.5.1, A3.5.2, A3.5.3, A3.5.4 |
| | 0 | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | / |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | 0 | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | + | De actie draagt bij aan het valoriseren van landschap en erfgoed | A3.5.4 |
| | + | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | A3.5.4 |

| | | | |
|---|-----|--|--------------------------------|
| Socio-economische aspecten | '+' | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A3.5.2, A3.5.3 |
| | '+' | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A3.5.3, A3.5.4 |
| | '0' | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | '0' | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | '0' | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | '0' | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | '0' | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | '0' | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A3.5.1, A3.5.2, A3.5.3, A3.5.4 |
| | '0' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | / |
| | '0' | Het project bevordert de toegankelijkheid van groene ruimten en stimuleert lichaamsbeweging | / |
| Conclusies | | | |
| <p>De uitvoering van maatregelen maakt het mogelijk gebruikers te sensibiliseren voor de doorgevoerde veranderingen en ze te informeren over nieuwe mobiliteitspraktijken die voor hen beschikbaar zijn.</p> <p>Verder zijn deze acties gericht op de schoolomgeving en de verplaatsingswijzen, wat aanleiding kan geven tot interventies om de buurt van scholen te verbeteren (beter zichtbaarheid, beter delen van vervoerswijzen en mogelijk verbeteren van de openbare ruimten).</p> | | | |
| Aanbevelingen | | | |
| / | | | |

6.2.4 KRACHTLIJN 4: ONTWIKKELEN VAN EEN ALOMVATTENDE PARKEERSTRATEGIE

6.2.4.1 Actie A4.1: Het parkeerbeleid van Ukkel verankeren in een "dienstgerichte" en multimodale aanpak om tegemoet te komen aan de diverse gebruiksvormen en behoeften qua mobiliteit.

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

Deze actie stelt voor de parkeerstrategieën te laten evolueren om het aanbod beter af te stemmen op de vraag door de daartoe bestemde ruimten beter te benutten. Hieronder wordt elke 'subactie' nader toegelicht. Meer informatie is te vinden in het GMP.

- *A4.1.1 Voortzetten van de op gebruikers gerichte aanpak en verbeteren van het aanbod qua parkeerdiensten.*

Deze actie beoogt de formaliteiten te vereenvoudigen in het kader van het parkeerbeleid van de gemeente (bv. in samenhang met aanvragen tot vernieuwing van kaarten voor parkeeruitzonderingen, aanvraag van parkeerkaarten voor PBM, enz.). De actie houdt ook rekening met de "fysieke" opvang aan de loketten van het gemeentebestuur (meer bepaald in het kader van het nieuwe administratief centrum).

- *A4.1.2 Communiceren en informeren over de toepassing van het parkeerbeleid*

Deze actie wil dat de gemeente Ukkel regelmatig communiceert over haar parkeerbeleid (zowel ten gronde als over de vorm, de voorschriften en doelstellingen van haar parkeerbeleid).

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.7, A1.8

Effectenbeoordeling

Tabel 21: Effectenbeoordeling van krachtlijn 4: Parkeren / Actie A4.1 (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|----------------|
| Mobiliteit | + | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen en PBM | A4.1.2 |
| | + | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | A4.1.1, A4.1.2 |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | 0 | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | / |
| | 0 | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | 0 | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | 0 | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | / |
| | 0 | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |

| | | | |
|--|---|--|----------------|
| Socio-economische aspecten | + | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A4.1.2 |
| | + | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A4.1.1, A4.1.2 |
| | 0 | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | / |
| Lucht, klimaat, energie en afval | 0 | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | / |
| | 0 | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | 0 | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | 0 | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | 0 | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |
| | 0 | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | + | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A4.1.1, A4.1.2 |
| | + | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A4.1.1, A4.1.2 |
| | 0 | De actie bevordert de bereikbaarheid van groene ruimten | / |

Conclusie over de effecten

De acties in verband met de communicatie over en sensibilisering voor het parkeerbeleid van Ukkel leiden tot een mogelijk verminderde behoefte om een privévoertuig te bezitten (volgens de communicatie van de gemeente – actie A4.1.2) en een afname van de beperkingen qua parkeerruimte.

Deze actie heeft voornamelijk een positieve invloed op mobiliteitsgebied (parkeren), op socio-economisch gebied en wat de mens betreft (afhankelijk van de gekozen communicatie moet gerekend worden met verminderde risico's bij het parkeren en met een grotere samenhang in de openbare ruimte).

Aanbevelingen

- Ervoor zorgen dat de gemeentelijke reglementering op parkeergebied zo goed mogelijk geharmoniseerd wordt met die van andere gemeenten in het gewest.
- Uitwerken van een plan / bericht met goede praktijken voor de burgers (goed naleven van de rij- en parkeervoorschriften – zowel voor voertuigen als voor fietsers en voetgangers)

6.2.4.2 Actie A4.2: Stroomlijnen van de vraag naar parkeerruimte op en buiten de openbare weg, volgens de locaties en gebruiksverwachtingen voor de openbare ruimte

Lijst met betrokken acties en beknopte beschrijving

- A4.1.3 Aanpassen van de tarieven en duur voor parkeren op de openbare weg

Het is de bedoeling dat de gemeente haar parkeerbeleid geleidelijk aanscherpt (aanpassen van parkeertarieven en duur) in overleg met de omliggende Brusselse en Vlaamse gemeenten om te vermijden dat buiten gereguleerde zones geparkeerd wordt. Bepaalde maatregelen worden bij wijze van voorbeeld aangehaald, met name het opzetten van werkgroepen, enz.
- A4.1.4 De geldende reglementering doen naleven

Deze actie beoogt toe te zien op de handhaving door frequente controles, met name via cameratechnieken voor nummerplaatherkenning (ANPR) en andere vormen van gedematerialiseerde controles, voornamelijk in de winkelzones (om de doorstroming in deze zones te bevorderen) en bij buurtbewoners (om deze ruimten vrij te houden voor lokale inwoners).
- A4.1.5 Aanmoedigen van carpooling

Deze actie wil carpooling aanmoedigen door enkele maatregelen voor te stellen, zoals het aanbieden van de vrijstellingskaart voor buurtbewoners aan gezinnen die zich inschrijven voor het carpoolsysteem 'Cozywheels', enz.
- A4.1.6 Bevorderen van parkeergelegenheid voor beroepsmensen (vaklieden, gezondheidswerkers, enz.), wat een meerwaarde betekent voor de gemeente Ukkel en het gewest

Deze actie wil de terbeschikkingstelling van de vrijstellingskaart bevorderen voor gebruikers die meerwaarde bieden aan de werking van de gemeente (gezondheidswerkers, bouw, enz.).⁴⁸ In het GMP wordt aanbevolen deze maatregel verdergaand op te volgen zodat de gemeente profiteert van de meerwaarde van deze administratieve aanpak (door actualiteiten en projecten te delen die verband houden met haar mobiliteitsbeleid, door monitoring mogelijk te maken en goede praktijken aan te moedigen en door instellingen ertoe aan te zetten vervoersplannen in te voeren, enz.)
- A4.1.7 Zorgen voor een geschikt aantal leveringszones en die doen naleven

De bedoeling is in het gemeentelijk parkeerbeleid rekening te houden met de behoeften van de handelszaken in Ukkel. In het GMP van Ukkel staat het volgende: *"Daartoe en overeenkomstig het PACS zal de gemeente nagaan of het noodzakelijk is:*

 - *nieuwe leveringszones in te richten;*
 - *na te gaan of de bestaande zones in acht worden genomen;*
 - *zo nodig de controles daarop aanscherpen vanuit een logica van nultolerantie.*

Dit werk wordt uitgevoerd met het oog op een duurzamer beheer van goederen op het grondgebied van de gemeente."
- A4.1.8 Bevorderen van het bundelen van parkeerruimten, met name buiten de openbare weg.

Deze actie is gericht op het identificeren van gespecialiseerde medewerkers en op het houden van vergaderingen in het kader van deze bundeling, de beoordeling daarvan, de aanmoediging van goede praktijken, de organisatie van voorlichtingssessies (informatie bestemd voor de socio-economische actoren in Ukkel, enz.).

⁴⁸ In het GMP van Ukkel staat het volgende: *"Momenteel moet de aanvraag van een vrijstellingskaart voor beroepsmensen overeenkomstig de gemeentelijke verordening en afhankelijk van het geval vergezeld gaan van een schoolvervoersplan of bedrijfsvervoersplan of van een daarmee gelijkgesteld en goedgekeurd document."*

Daarmee samenhangende maatregelen

A1.7, A1.8

Effectenbeoordeling

Tabel 22: Effectenbeoordeling van krachtlijn 4.2: Parkeren (bron: CSD Ingénieurs, 2023)

| Analysecriterium | Score | Beoordeling met betrekking tot het trendscenario | Actievoorbeld |
|--|-------|--|--------------------------------------|
| Mobiliteit | ‘+’ | Bevordert de modal shift en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen en PBM | A4.1.5 |
| | ‘+/-’ | De actie vergroot het parkeeraanbod buiten de openbare weg of verbetert de parkeergelegenheid op de openbare weg | A4.1.3 A4.1.6 A4.1.7 A4.1.8 |
| | ‘0’ | De actie bevordert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer | / |
| | ‘+’ | Er komen parkeerplaatsen op de openbare weg voor mobiele beroepsmensen (stedelijke logistiek) | A4.1.6 |
| | ‘0’ | De actie draagt bij aan het verhogen van het aantal en de kwaliteit van fietsenstallingen | / |
| Landschappen, stedenbouw en erfgoed | ‘0’ | De actie draagt bij aan het wegwerken van stedelijke barrières / discontinuïteit binnen de gemeente en met de aangrenzende gemeenten | / |
| | ‘0’ | De actie laat het erfgoed beter tot zijn recht komen | / |
| | ‘0’ | De actie draagt bij tot de kwaliteit van openbare ruimten en de mogelijke toe-eigening daarvan door gebruikers (speltoestellen, straatmeubilair, enz.) | / |
| Socio-economische aspecten | ‘+’ | Bewustwording van nieuwe mobiliteitspraktijken en daarmee samenhangende pluspunten | A4.1.5 |
| | ‘+’ | De actie bevordert het gemengde karakter en de economische activiteiten. | A4.1.6 |
| | ‘+’ | De actie bevordert de banden tussen en de valorisatie van handelskernen en voorzieningen | A4.1.7 |
| Lucht, klimaat, energie en afval | ‘+’ | De actie vermindert het energieverbruik, vermindert de (directe en indirecte) uitstoot van broeikasgassen en maximaliseert hernieuwbare energiebronnen. | A4.1.5 |
| | ‘0’ | De actie draagt prioriteit bij tot het verminderen van het aantal motorvoertuigen in het verkeer en vervolgens tot het ontwikkelen van de elektrificatie daarvan (oplaadpalen, elektrische voertuigen) | / |
| Geluids- en trillingsomgeving | ‘0’ | Vermindert verkeersgerelateerde geluidshinder | / |
| Bodem, waterbeheer en fauna/flora | ‘0’ | Minder behoefte aan niet-doorlatende bestrating | / |
| | ‘0’ | De actie laat bestaande groenvoorzieningen beter tot hun recht komen en bevordert de ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora | / |

| | | | |
|---------|-----|--|------------------------|
| | '0' | De actie bevordert de doorlatendheid (bodemontharding) en het herstel van 'dode' grond | / |
| De mens | '+' | Bevordert de aspecten van sociale samenhang van de openbare ruimte | A4.1.3, A4.1.4, A4.1.5 |
| | '+' | De openbare ruimte is comfortabel, veilig | A4.1.3, A4.1.4 |
| | '0' | De actie bevordert de bereikbaarheid van groene ruimten | / |

Conclusie over de effecten

De voorgestelde acties beogen de parkeerruimte optimaal te benutten door spaarzamer daarmee om te gaan en strenger daarop te controleren.

Uit socio-economisch oogpunt kan de uitbreiding van het aanbod qua leveringszones de discontinuïteit op het grondgebied van de gemeente verminderen, wat ten goede komt aan de handelaars. Omgekeerd vermindert de reservering van parkeerplaatsen voor bepaalde categorieën gebruikers de flexibiliteit in gebruik van die parkeerplaatsen (A.4.2.6). Daar staat tegenover dat als de parkeerplaatsen bestemd zijn voor mobiele beroepsmensen, de actie de verplaatsingen van gezondheidswerkers en bouwvakkers op het grondgebied van de gemeente bevordert.

Tot slot hebben de acties op het gebied van communicatie over en sensibilisering voor parkeerruimten en het parkeerbeleid tot gevolg dat er minder behoefte is om een privévoertuig te bezitten en dat de beperkingen qua parkeerruimte afnemen.

Aanbevelingen

/

6.3 Interacties tussen de factoren

De diagnose en analyse van de effecten werden uitgevoerd volgens milieuthema. De milieueffecten kunnen uiteraard niet beschouwd worden als optelsom van de diverse domeinen die niet in wisselwerking met elkaar staan.

Zo werd bij de effectenbeoordeling van het ontwerp van GMP meermaals een hoge mate van wisselwerking vastgesteld. Dit wordt hieronder nader omschreven.

- *Mobiliteit / Stedenbouw / Socio-economische aspecten / De mens*: Talloze in het ontwerp van GMP voorgestelde acties beogen het verkeer via actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer te bevorderen. Zij dragen ook bij aan het stedenbouwkundige aspect en aan het algemene waardeoordeel over openbare ruimten. Dit is met name het geval voor mobiliteitsinterventies die aanleiding geven tot een heraanleg gevel tot gevel van de openbare weg of plaatsen. Bovendien heeft de verbetering van de openbare ruimte ook positieve gevolgen voor handelszaken en ondernemingen op het grondgebied van de gemeente. Voorts is een beter beheer van leveringen gunstig voor de goede werking van ondernemingen.
- *Mobiliteit / De mens*: Talloze mobiliteitsmaatregelen – zoals om doorgaand verkeer tegen te gaan, de rijsnelheid te verminderen, hoogwaardige infrastructuur voor voetgangers / fietsers aan te leggen zodat zij zich direct, comfortabel en op aangename wijze kunnen verplaatsen – gaan samen met een verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor actieve verplaatsingswijzen die gevoeliger zijn als het tot een ongeval komt. Omgekeerd moedigt een verbeterde verkeersveiligheid meer personen aan om zich te voet / met de fiets te verplaatsen. Zich te voet of met de fiets verplaatsen is ook goed voor de gezondheid van burgers, zeker in de strijd tegen zwaarlijvigheid.
- *Mobiliteit / Luchtkwaliteit / Geluids- en trillingsomgeving / Microklimaat*: De toename van alternatieve vervoermiddelen dan een personenauto is positief voor de luchtkwaliteit en geluidsomgeving, zowel op lokaal als op gewestelijk niveau. Het autoverkeer is inderdaad een belangrijke bron van luchtvervuiling en geluidshinder. De vermindering ervan draagt ook bij aan de strijd tegen klimaatverandering.
- *Mobiliteit / Fauna en flora / Bodem en water / Microklimaat*: De heraanleg van de openbare ruimte ter verbetering van mobiliteit kan de ecologische waarde van het grondgebied verbeteren en ook ten goede komen aan het waterbeheer door tegelijk de ondoorlatendheid van de grond te beperken. Een dergelijke maatregel bevordert ook de strijd tegen het hitte-eilandeffect. Dit zal de komende jaren een steeds grotere uitdaging vormen als gevolg van de hittegolven die almaar vaker voorkomen door de klimaatopwarming.

7. CONCLUSIE

7.1 Algemene conclusies over de effecten van het ontwerp van GMP

Voorliggend milieueffectenrapport (MER) heeft betrekking op de beoordeling van de milieueffecten van het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Ukkel. Het MER is gebaseerd op een diagnose van de bestaande situatie alsook op de strategische doelstellingen voor het gemeentelijke en gewestelijke grondgebied. Het doel is duidelijk te maken of het ontwerp van GMP een geschikt antwoord biedt voor de onderkende uitdagingen op milieugebied.

De belangrijkste verwachten effecten van het ontwerp van GMP hebben te maken met de mobiliteit en de mens (veiligheid en gezondheid). De meeste voorgestelde acties beogen in het bijzonder de verkeersomstandigheden te verbeteren van actieve verplaatsingswijzen (voetgangers, fietsers of daarmee gelijkgestelde gebruikers) en van het openbaar vervoer alsook de verkeersveiligheid. Dit zou ten goede moeten komen aan de continuïteit van de routes, het comfort en de verkeersveiligheid.

Het ontwerp van GMP spoot met de doelstellingen van het gewestbeleid ter verbetering van de luchtkwaliteit en het levenscomfort van de inwoners van het Brusselse Gewest.

Wat het autoverkeer betreft wil het ontwerp van GMP het autoverkeer in volume verminderen door de ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van de infrastructuur alsook van het aanbod van andere vervoersmiddelen die milieuvriendelijker zijn, en door de lokale actoren te begeleiden. Het plan beoogt het gebruik van de diverse maaswerken op het grondgebied door autobestuurders te ontmoedigen en tegelijk de verkeersomstandigheden te bevorderen met inachtneming van de beginselen van het GMP Good Move.

De beoordeling is met name nuttig om de effecten in kaart te brengen van de veranderingen op mobiliteitsgebied. Die effecten worden globaal beschouwd als positief voor het milieu aangemerkt omdat de door autoverkeer veroorzaakte hinder afneemt en omdat nieuwe mogelijkheden worden aangereikt om de openbare ruimte (op bepaalde verkeersaders) om te vormen en zo vrij te maken voor andere gebruiksvormen.

Wat de vermindering van het parkeren buiten de openbare weg betreft wordt in het ontwerp van GMP voorgesteld alternatieve verplaatsingswijzen dan de auto te verbeteren (te voet, met de fiets, openbaar vervoer, deelauto's, enz.) en een (gedeeltelijke) compensatie te zoeken voor het parkeren buiten de openbare weg om zo de overlast voor de betrokken bewoners te verminderen.

Meerdere acties die op andere fronten werden opgestart, komen ook aan de orde in het ontwerp van GMP voor verdere ondersteuning. Het betreft met name reeds geplande heraanlegprojecten, uit eigen middelen gefinancierde projecten of acties of nog acties die men kan opzetten zonder overheidssteun of -hulp (bv. ambitieuze BVP en SVP van ondernemingen). Het ontwerp van GMP levert meerwaarde op, meer bepaald door een totaalbeeld aan te reiken op de lopende en toekomstige ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit. In de multimodale wegspecialisatie (MWS) en de programmatie van het actieplan in het ontwerp van GMP wordt rekening gehouden met deze uiteenlopende projecten. Voor alle andere acties kan de niet-uitvoering van het ontwerp van GMP leiden tot een verlies aan milieuvoordeel.

Voor acties die betrekking hebben op de openbare ruimte zou het ontwerp van GMP meer milieuvoordeel kunnen opleveren als de uitbreiding van groene ruimten en de aanleg van inrichtingen voor geïntegreerd regenwaterbeheer systematisch ingepland worden.

7.2 Follow-up van de ontwikkelingen qua milieukwaliteit

Follow-up op milieugebied

De follow-up van overheidswege moet het mogelijk maken toe te zien op de significante milieueffecten waartoe de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) aanleiding kan geven. Het doel is zeker te stellen dat alle geplande acties en handelingen in elk opzicht voldoen aan de reglementaire milieuvoorschriften en bijdragen aan de verdere verwezenlijking van de milieumambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rekening houdend met de in dit MER geformuleerde aanbevelingen.

De gemeente Ukkel zal de follow-up grotendeels op zich nemen. Niettemin zijn er ook andere actoren (met name Brussel Mobiliteit, de MIVB en aangrenzende gemeenten) rechtstreeks betrokken bij de uitvoering van acties en dus ook bij de follow-up van de milieukwaliteit daarvan.

Indicatoren en follow-up tools

Voor de follow-up kunnen de actoren niet alleen gebruikmaken van de bestaande gegevens van het gemeentebestuur (bv. uitgevoerde tellingen), Brussel Mobiliteit (bv. MobiGIS-platform, Fietsobservatorium) en Leefmilieu Brussel (bv. Geodata-platform), maar ook van buurtcomités, via de lokale politie, belangenverenigingen voor fietsers en voetgangers, enz.

Follow-up frequentie

De studiegelastigde raadt aan minstens iedere vijf jaar follow-up te geven aan de milieukwaliteit van het GMP, en vroeg genoeg daarmee te beginnen om de acties zo nodig te kunnen bijsturen (en op voorhand eventuele bijkomende studies te kunnen opstarten).

Elementen tot staving dat de auteur bekwaam deskundige is⁴⁹

De naamloze vennootschap CSD Ingénieurs Conseils maakt deel uit van de Europese groep CSD INGENIEURS en is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkend om effectenstudies uit te voeren, onder het nummer 001394049 (geldig tot 27 augustus 2030). De contactgegevens van de bedrijfszetel in Brussel zijn te vinden op het voorblad van dit rapport.

Binnen het departement Milieu van CSD INGENIEURS houdt een zevenkoppig team zich uitsluitend bezig met de uitvoering van milieubeoordelingen voor plannen en projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gespecialiseerde en multidisciplinaire cel bestaat uit twee bio-ingenieurs, een geograaf, een stedenbouwkundige, een landschapsarchitect en een bioloog. De cel staat onder leiding van Stanislas MICHOTTE (architect van opleiding), die bijna 15 jaar ervaring heeft in effectenbeoordeling, voornamelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en die meerdere milieueffectenrapporten heeft opgemaakt met betrekking tot strategische en/of operationele plannen.

De cel die zich specifiek bezighoudt met activiteiten in Brussel krijgt bovendien permanente technische en operationele ondersteuning van deskundigen die gespecialiseerd zijn in een specifiek milieuthema, zoals geluidsomgeving, biodiversiteit, bodemverontreiniging of nog rationeel energiegebruik. Zo verstrekken de bijkantoren Bouw en Mobiliteit enerzijds en de departementen Bodem en Biodiversiteit regelmatig technische ondersteuning aan een algemeen team in Anderlecht.

Onder toezicht van het departementshoofd heeft de projectleider Emeline SOUTIF, in milieu gespecialiseerd bioloog, dit rapport helpen opstellen met de steun van het Brusselse team.

⁴⁹ Overeenkomstig art. 175/16, 9° van het BWRO.