



Gemeente Ukkel

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

■ Ontwerp van Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) van de Gemeente Ukkel

ONTWERP

Februari 2016

Bestandsnaam	Versie	Datum	Voorwerp van de wijzigingen	Opgesteld door	Nagekeken door	Goedgekeurd door
0039_142-rap-sca-8_2-PACS_Uccle_Synthese.docx	9	25/02/2016	-	S. Caroupaye Guillaume Servonnat	Francis Caucheteux Alexandre Van Pestel	Francis Caucheteux

Woord vooraf

Dit verslag is bestemd voor de Overheid en de Technische gemeentediensten die verantwoordelijk zullen zijn voor de toepassing en de goedkeuring van het Gemeentelijk Parkeeractieplan van Ukkel. Het zal eveneens kunnen worden geraadpleegd in het kader van een openbaar onderzoek dat bedoeld is om voornoemd document openbaar te verspreiden.

Het gaat om een document dat moet worden voorgelegd aan de Gemeenteraad en vervolgens aan de Regering om definitief te worden goedgekeurd.

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
3 boulevard Frère Orban
BE-5000 NAMUR
T +32 81 22 45 66 F +32 81 22 45 68
namur@transitec.net
www.transitec.net



Inhoudstafel

Bladzijde

1. Context en uitdagingen van de studie	15
1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan	15
1.2 Algemene methode.....	18
1.3 Territoriale context.....	19
1.3.1 Algemene kenmerken.....	19
1.3.2 Context "openbaar vervoer".....	22
1.3.3 Wijken met potentiële uitdagingen.....	24
1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten.....	26
2. Stand van zaken	28
2.1 Het parkeeraanbod op de openbare weg.....	29
2.1.1 Algemeen aanbod.....	29
2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentietoestand	32
2.2 Parkeren buiten de openbare weg.....	33
2.2.1 Reglementaire benadering.....	33
2.2.2 Bestaande toestand.....	34
2.3 Voorbehouden plaatsen.....	36
2.3.1 Voor personen met een handicap.....	38
2.3.2 Leveringen.....	40
2.3.3 Autodelen.....	43
2.3.4 Corps diplomatique en consulaire.....	44
2.3.5 Taxi's.....	44
2.3.6 Zware vrachtwagens.....	46
2.3.7 Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride.....	47
2.3.8 Tweewielige motorvoertuigen	50
2.3.9 Parkeren van fietsen.....	50
2.3.10 Transitparkings	52

2.4	Vrijstellingskaarten.....	53
2.4.1	Bewonerskaarten.....	53
2.4.2	Andere vrijstellingskaarten.....	53
2.5	De parkeervraag.....	54
2.5.1	Bezetting overdag en 's nachts.....	54
2.5.2	Rotatie-enquête m.b.t. de geparkeerde voertuigen.....	57
2.5.3	Samenvatting van de resultaten van de rotatie-enquêtes.....	73
3.	Bepaling van de uitdagingen van de gemeente.....	75
3.1	Vrijwaren van de parkeergelegenheid voor de bewoners.....	75
3.2	Vrijwaren van de economisch activiteit en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen.....	75
3.3	Het parkeeraanbod voor specifieke doeleinden (voorbehouden plaatsen) garanderen en het gebruik van alternatieven voor individueel vervoer per auto promoten.....	75
3.4	De resources voor parkeertoezicht aanpassen.....	76
3.5	Uitdagingen verbonden aan het GMP.....	76
4.	Actieplan.....	79
4.1	Actie 1: evolutie van het gereguleerde aanbod op de openbare weg.....	79
4.1.1	Algemene principes.....	79
4.1.2	Voorgestelde maatregelen.....	80
4.1.3	Samenvatting.....	92
4.1.4	Impact van de voorgestelde maatregelen.....	95
4.1.6	Uitvoeringsbepalingen,.....	96
4.2	Actie 2: evolutie van de vrijstellingskaarten.....	97
4.3	Actie 3: evolutie van de voorbehouden parkeerplaatsen.....	97
4.3.1	Personen met een handicap.....	97
4.3.2	Leveringen.....	99
4.3.3	Autodelen.....	102
4.3.4	Corps diplomatique en Corps consulaire.....	102
4.3.5	Taxi's.....	103
4.3.6	Zware vrachtwagens.....	103

4.3.7	Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride	105
4.3.8	Gemotoriseerde tweewielers	108
4.3.9	Transitparkings	110
4.3.10	Parkeerzones voor fietsen	111
4.4	Actie 4: pooling	116
4.4.1	Concept	116
4.4.2	Beoordeling van het potentieel	117
4.4.3	Link met de projecten voor de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg	119
4.5	Actie 5: informatie en communicatie	119
4.6	Actie 6: aanpassing van de resources inzake parkeercontrole	119
4.7	Actie 7: oprichting van een parkeerobservatorium	119
5.	Een nieuwe sectorindeling	120
6.	Samenvatting	122
6.1	Samenvatting van de acties	122
6.1.1	Vorbehouden parkeerplaatsen	122
6.1.2	Gereguleteerd aanbod op de openbare weg	122
6.2	Algemene balans van de acties	123
6.2.1	Analyse in verhouding tot de doelstellingen van het GPBP	123
7.	Bijlagen	124
8.	Bijlage – Resultaten van de parkeerenquêtes	142

Lijst van de afbeeldingen

Bladzijde

Afbeelding 1.1.1 – GPAP en gewestelijke doelstellingen.....	16
Afbeelding 1.1.2 – De uitdagingen van een parkeerbeleid.....	17
Afbeelding 1.3.1 – Algemene kenmerken van Ukkel.....	21
Afbeelding 1.3.2 – Openbaarvervoersaanbod – MIVB 2014.....	23
Afbeelding 1.3.3 – Wijken met potentiële uitdagingen.....	25
Afbeelding 1.3.4 – De projecten.....	27
Afbeelding 2.1.1a – Structuur van het parkeeraanbod op de openbare weg – Ukkel 2014.....	30
Afbeelding 2.1.1b – Gereguleerde zone – Ukkel 2014.....	31
Afbeelding 2.2.2a - spreiding van het aanbod buiten de openbare weg per functie.....	34
Afbeelding 2.2.2b - ligging van het aanbod buiten de openbare weg.....	35
Afbeelding 2.3a – minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen.....	36
Afbeelding 2.3b - totaal aantal voorbehouden plaatsen per categorie (2015).....	37
Afbeelding 2.3.1 - ligging van de voor personen met een handicap voorbehouden plaatsen.....	39
Afbeelding 2.3.2a - ligging van de leveringszones.....	41
Afbeelding 2.3.2b – Geldende uren leveringszones.....	42
Afbeelding 2.3.3 – De Cambio-stations in Ukkel.....	43
Afbeelding 2.3.5a – De taxistandplaatsen.....	44
Afbeelding 2.3.6 – De voor zware vrachtwagens toegankelijke wegen.....	46
Afbeelding 2.3.7 – Ligging van de voor autocars, schoolbussen en Kiss & Ride voorbehouden plaatsen.....	49
Afbeelding 2.3.8 - Ligging van de plaatsen voor tweewielige motorvoertuigen.....	50

Afbeelding 2.3.9a – Voorzieningen en capaciteit voor fietsen.....	50
Afbeelding 2.3.9b - De fiets- en Villo !-parkeerplaatsen!	51
Afbeelding 2.3.10 – Ligging van de P+R in Ukkel en directe omgeving	52
Afbeelding 2.5.1a – Bezettingsgraad overdag	55
Afbeelding 2.5.1b – Bezettingsgraad 's nachts	56
Afbeelding 2.5.2a – Steekproeven voorwerp van de enquête.....	58
Afbeelding 2.5.2b – De verschillende types gebruikers.....	59
Afbeelding 2.5.2c – Het begrip rotatie	59
Afbeelding 2.5.2-1: Gereguleerde straten in Ukkel-Centrum (2015)	60
Afbeelding 2.5.2-2: Gereguleerde straten Cavell-Churchill (2015):.....	61
Afbeelding 2.5.2-3: Gereguleerde straten Molière (2015)	62
Afbeelding 2.5.2-4: Gereguleerde straten Van Bever (2015)	63
Afbeelding 2.5.2-5: Gereguleerde straten Fort-Jaco (2015).....	64
Afbeelding 2.5.2-6: Gereguleerde straten Sint-Elisabeth (2015).....	65
Afbeelding 2.5.2-7: Gereguleerde straten Etoile-Coghen (2015)	66
Afbeelding 2.5.2-9: Gereguleerde straten Sint-Job (2015).....	68
Afbeelding 2.5.2-10: Gereguleerde straten Disedelle (2015)	69
Afbeelding 2.5.2-11: Gereguleerde straten Menhirs – Parking Stalle(2015)	70
Afbeelding 2.5.2-12: Gereguleerde straten Station Kalevoet (2015).....	70
Afbeelding 2.5.2-13: Gereguleerde straten Haanstraat - Kippekenstraat (2015).....	71
Afbeelding 2.5.2-14: Gereguleerde straten Homborch (2015)	71
Afbeelding 2.5.2-15: Gereguleerde straten Station Moensberg (2015).....	72

Afbeelding 2.5.2-16: Gereguleerde straten Bascule (2015)	72
Afbeelding 2.5.3 – Samenvatting van de resultaten van de rotatie-enquêtes	74
Afbeelding 3.3: Tabel met de uitdagingen van de gemeente	77
Afbeelding 4.1.3a – Nieuwe reglementering voor parkeren op de openbare weg – Fase 1 - Stap 1	93
Afbeelding 4.1.3b – Nieuwe reglementering voor parkeren op de openbare weg – Fase 1 - Stap 2	94
Afbeelding 4.3.1a – Bestaande en geplande capaciteit (parkeerplaatsen voor personen met een handicap)	97
Afbeelding 4.3.1b – Uit te voeren acties (personen met een handicap)	98
Afbeelding 4.3.2a – Samenvatting van het actieplan (leveringszones)	100
Afbeelding 4.3.2b – Uit te voeren acties (leveringszones)	101
Afbeelding 4.3.3 – Groeidoelstellingen autodelen tegen 2020	102
Afbeelding 4.3.6a – Vraag naar langparkeren voor zware vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (januari 2005)	104
Afbeelding 4.3.6b – Mogelijke locatie voor de aanleg van een parkeerzone voor zware vrachtwagens	104
Afbeelding 4.3.7a – Lijst van de onderwijsinstellingen en behoeften aan voorbehouden parkeerplaatsen	106
Afbeelding 4.3.7b – Ligging van de voorbehouden parkeerplaatsen voor K&R of bussen	107
Afbeelding 4.3.8a – Illustratie van een gemengde parkeerzone voor motorfietsen en fietsen (over 7 m)	108
Afbeelding 4.3.8c - uitbreiding van de parkeerplaatsen voor tweewielers	109
Afbeelding 4.3.10a – Fietsparkeerzones	111
Afbeelding 4.3.10b – Actieplan fietsparkeerzones voor kortparkeren	112
Afbeelding 4.3.10c – Actieplan fietsparkeerzones voor langparkeren	113
Afbeelding 4.3.10d – Gebruiksgraad van de Villo! stations	115
Afbeelding 4.4.1 - concept van pooling van parkeerplaatsen	116
Afbeelding 4.4.2a – Vaststelling van het potentieel ten opzichte van het BWLKE (kantooractiviteiten)	117

Afbeelding 4.4.2b – ligging van de parkeervoorzieningen met poolingpotentieel.....	118
Afbeelding 6.1.1 – Balans van het aanbod van voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg (inclusief fietsen).....	122
Afbeelding 6.1.2 – Balans van het gereguleerde aanbod op de openbare weg.....	122
Bijlage 2.1.1 – Benchmark: aanbod in verhouding tot het aantal inwoners - Panel Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	124
Bijlage 4.3.2 – Analyse van de verdeling van de leveringszones.....	124
Bijlage 4.2.2b – Lijst van het poolingpotentieel.....	140
Bijlage 5 – Voorstel sectorindeling opgesteld door het Parkeeragentschap.....	141

Lijst van de bijlagen

Bladzijde

Bijlage 2.1.1 – Benchmark: aanbod in verhouding tot het aantal inwoners - Panel Brussels Hoofdstedelijk Gewest	124
Bijlage 4.3.2 – Analyse van de verdeling van de leveringszones	Erreur ! Signet non défini.
Bijlage 4.2.2b – Lijst van het poolingpotentieel	140
Bijlage 5 – Voorstel sectorindeling opgesteld door het Parkeeragentschap	141

Afkortingen en acroniemen

- GPA: Gewestelijk Parkeeragentschap
- CEREMA: Centre d'Etude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (France)
- BWLKE: Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (Ordonnantie van 2 mei 2013 gewijzigd bij Ordonnantie va 18 december 2015)
- PAE: Personenauto-equivalent
- GPAP: Ontwerp van Gemeentelijk Parkeeractieplan
- GMP: Gemeentelijk Mobiliteitsplan
- SVP: Schoolvervoerplan
- GPBP: Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
- MV: milieuvergunning
- P+R: Parkeer- en Reisvoorziening/transitparking. Parkeerpark aangelegd in de buurt van een openbaarvervoersstation dat automobilisten er moet toe aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken. Deze benaming is weerhouden opdat de initialen zouden samenvallen met het Britse begrip "Park and Ride" of "P R" in Noord-Europa.
- SV: stedenbouwkundige vergunning
- BHG: Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Woordenlijst

- **Agentschap:** het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap (BHP), zoals bepaald in hoofdstuk VI van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.
- **Vrachtwagen:** ieder motorvoertuig dat is ontworpen en gebouwd voor het transport van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa, met inbegrip van de aanhangwagens, groter is dan 3 500 kg.
- **Bestelwagen:** ieder motorvoertuig dat is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa 3 500 kg niet overschrijdt (aanhangwagen inbegrepen); ook licht bedrijfsvoertuig genoemd, de plaats ervan is sterk afhankelijk van de woonplaats van de bestuurder.
- **Generator:** inrichting of gebouw die/dat doordat het veelvuldig wordt bezocht, een parkeervraag genereert.
- **Bewegwijzering:** geheel van borden die de bestuurders aangeven waar ze kunnen parkeren in functie van hun eindbestemming.
- **Maximaal Toegelaten Massa (MTM):** totaal rollend gewicht; lading die het voertuig zonder risico kan vervoeren
- **Ordonnantie:** Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.
- **Zware vrachtwagen:** Zware vrachtwagens zijn voertuigen met een Maximaal Toegelaten Massa (die overeenstemt met het gewicht van het voertuig + de maximaal toegelaten lading) van meer dan 3,5t en minder dan 44t, en die maximaal 18,75m lang zijn (12m voor één voertuig). Deze voertuigen worden gebruikt voor goederenvervoer.
- **Modal shift:** actie die erin bestaat een verzadigde vervoerswijze te vervangen door een andere om de eerste te ontlasten.
- **Ruimtelijke verschuiving:** of "overloopeffect", feit dat men een parkeerplaats zoekt op een andere plaats dan de oorspronkelijk gewenste, om de beperkingen te omzeilen (verzadiging, reglementering, hoog tarief, ...)
- **Rotatie:** fenomeen waarbij een geparkeerd voertuig wordt vervangen door een ander.
- **Parkeersector:** geografische entiteit gericht op de woonplaats of de maatschappelijke of exploitatiezetel, die de wegen begrenst waarop de vrijstellingskaart geldig is; het principe van de parkeersector bestaat erin de buurtbewoner, de houder van een bewonerskaart de mogelijkheid te bieden om te parkeren in zijn subsector + 3 andere aangrenzende subsectoren, in een betalende zone (zonder dat hij geld in de parkeerautomaat hoeft te stoppen) of in blauwe zone zonder dat de blauwe parkeerschijf te plaatsen).
- **Nalevingsniveau:** Verhouding tussen het aantal regelmatig geparkeerde voertuigen op een bepaald ogenblik en het aantal voertuigen die zijn geparkeerd op betalende plaatsen (uitgezonderd de voertuigen die zijn vrijgesteld van de parkeerbelasting) of in een blauwe zone.

- **Rotatiegraad:** Verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen dat is geteld op toegelaten plaatsen over een gegeven periode (hier van 8u tot 22u) en het aantal toegelaten plaatsen.
- **Trekker:** voertuig ontworpen om opleggers te trekken.
- **Langdurig geparkeerd voertuig:** voertuig dat overdreven lang en/of op nadelige wijze een parkeerplaats inneemt; in het kader van een rotatie-enquête is het "langdurig geparkeerde voertuig" een voertuig waarvan de aanwezigheid is genoteerd toen de enquêteur voor het eerst langskwam en toen de enquêteur voor het laatst langskwam; een hoog percentage langdurig geparkeerde voertuigen verzwakt de rotatie.
- **Weg toegankelijk voor alle vrachtwagens:** term gehanteerd in het Goederenvervoerplan 1997 en overgenomen in het GOP, om de idee uit te drukken dat het Gewest overweegt om het verkeer van zware vrachtwagens (zie deze term) te concentreren op het hoofdwegennet, om het nauwgezet te reglementeren op het interwikkennet en het te verbieden, behoudens afwijking, in het wijknet; in Ukkel hebben de Brugmannlaan en de De Frélaan, Stallestraat, en het gedeelte van de Waterloosesteenweg tussen de grens met Sint-Genesius-Rode en de Van Beverlaan het statuut van hoofdweg en worden de Brugmannlaan en de De Frélaan, de Stallestraat en de Waterloosesteenweg beschouwd als "wegen die toegankelijk zijn voor alle vrachtwagens".
- **Autodelen:** het beurtelings gebruiken van een auto door verschillende personen tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop.
- **Blauwe zone:** zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats de beperkte parkeertijd moet naleven middels een parkeerschijf, conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Verkeersreglement); als de bestuurder van het voertuig de reglementaire parkeerschijf niet gebruikt of de toegelaten parkeertijd overschrijdt of als deze persoon niet bekend is, wordt diegene op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven geacht te hebben geopteerd voor het betalen van een forfaitaire retributie.
- **Grijze zone:** zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie; geven er aanleiding tot een afwijking, alle soorten vrijstellingskaarten evenals de mindervalidenkaart. De parkeertijd in een grijze zone is beperkt tot 4u30.
- **Gereguleerde zone:** deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare weg, waarvan het gebruik gereguleerd is volgens de categorie waartoe zij behoort.
- **Rode zone:** zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie; geven er alleen aanleiding tot een afwijking de kaarten voor zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken en, in Ukkel, de mindervalidenkaarten. Andere vrijstellingskaarten zijn er niet toegelaten.
- **Groene zone:** zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie; geven er aanleiding tot een afwijking, alle soorten vrijstellingskaarten evenals de mindervalidenkaart. Het parkeren in groene zone is niet beperkt in de tijd.

Diverse bronnen o.a. Observatorium van de mobiliteit, goederenvervoer en logistiek te Brussel - 2015, GOP (Gewestelijk Ontwikkelingsplan), Goederenvervoerplan (1997), Ordonnantie van 22 januari 2009, Koninklijk Besluit van 1 december 1975 Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Verkeersreglement), CERTU/CEREMA, Sareco, ARIES, Larousse ...

1. Context en uitdagingen van de studie

1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan

Afb. 1.1.1 De verwezenlijking van een Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) past in een recente reglementaire context die zich uit in:

- 22 januari 2009. – houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.
- 18 juli 2013. – Besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire kader met betrekking tot het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.
- 18 juli 2013. – Besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan opgemaakt bij besluit van 18 juli 2013 beschrijft een methodologisch, technisch en organisatorisch kader dat wordt opgelegd aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Zo kan het volgende worden gegarandeerd:

- de naleving van mobiliteitsdoelstellingen en het delen van de openbare weg overeenkomstig de richtsnoeren weerhouden op schaal van het Gewest;
- een coherente en voor de gebruiker duidelijke tenuitvoerlegging op heel het grondgebied van het Gewest.

Met deze begrippen die betrekking hebben op het algemene belang, kan de huidige parkeersituatie in het Gewest worden verbeterd in een beheerst en ambitieus kader, dat in elke gemeente in een gepaste vorm moet worden gegoten.

Afbeelding 1.1.1 – GPAP en gewestelijke doelstellingen



Doelstellingen van het Gewest:

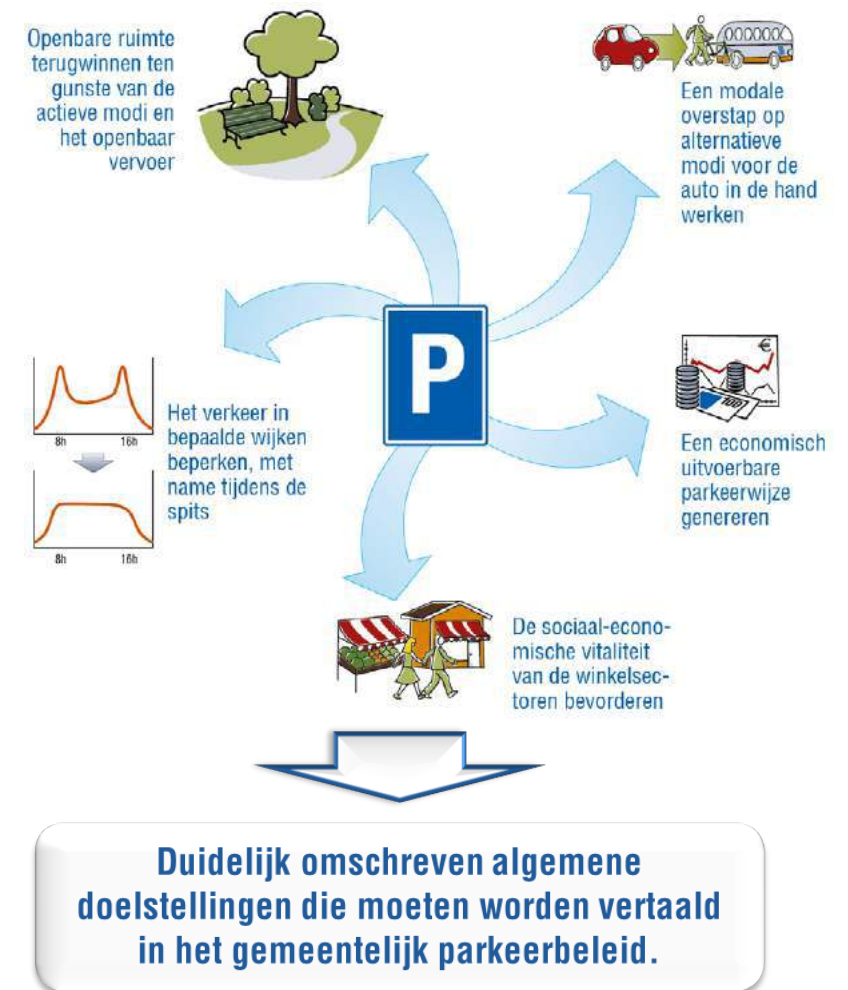
- Modal shift
- Herverdeling van de openbare ruimte
- Levenskwaliteit van de bewoners
- Harmonisering en vereenvoudiging van de praktijken om te komen tot een billijk en coherent parkeerbeleid

Afb. 1.1.2 Het verplaatsingsbeleid van het Brussels Gewest wil in het bijzonder:

- de impact van het gebruik van de personenauto op de gezondheid van de bewoners van de agglomeratie verminderen;
- de parkeergewoonten van de bewoners wijzigen, om de Brusselaars die een auto hebben ertoe aan te zetten in de agglomeratie bij voorkeur andere vervoermiddelen te gebruiken;
- erop toezien dat het parkeeraanbod op de openbare weg zodanig is dat zo goed mogelijk op de behoeften van de verschillende categorieën personen en/of gebruiken kan worden ingespeeld;
- de buurwinkels beschermen, verdedigen en bevorderen;
- performante alternatieven voor de verplaatsingen met de auto (intermodaliteit, zachte verplaatsingen enz.) mogelijk maken;
- enz.

Bij de verwezenlijking van deze doelstellingen speelt het parkeeraanbod een fundamentele rol, met name als voornaamste medium voor de modale keuze, alsook als marge voor het vrijmaken van openbare ruimten en resources. Deze twee punten worden duidelijk door het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan beoogd.

Afbeelding 1.1.2 – De uitdagingen van een parkeerbeleid



1.2 Algemene methode

Overeenkomstig de voorschriften van het GPBP is de methode om het ontwerp van GPAP van de Gemeente Ukkel uit te werken, opgebouwd rond volgende punten:

- luik stand van zaken:
 - een inventaris opmaken van de parkeerreglementen die in de gemeente gelden en deze vergelijken met de richtlijnen vastgelegd op gewestniveau evenals met de praktijken van de aangrenzende gemeenten;
 - de parkeervraag beschrijven en kwantificeren volgens de sectoren en de ingevoerde parkeertypes;
 - de inachtneming van de voorbehouden parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen en de inachtneming van het parkeeraanbod voor alternatieven voor individueel vervoer met de auto (autodelen, fiets enz.) beoordelen;
 - de diagnose van de parkeerproblematiek vergelijken met de context van de algemene mobiliteit in de gemeente (fiets- en voetgangersroutes en -assen, openbaarvervoernetten, wegennetten enz.);
- de algemene doelstellingen bepalen voor een slagvaardig en pragmatisch parkeerbeleid in de gemeente, waarbij de reglementaire plichten ervan worden nageleefd en deze tegelijk aan de lokale context en het specifieke karakter van het grondgebied worden aangepast, en waarbij de coherentie met het GPAP van de omliggende gemeenten wordt verzekerd;
- de strategische richtsnoeren bepalen (reglementaire zonering, inachtneming van de alternatieven voor individueel vervoer met de auto, eventuele compensaties voor parkeren buiten de openbare weg enz.), vertaald in actieplannen;
- de modaliteiten voor de uitvoering van het actieplan bepalen in termen van operationele planning, follow-up, controle en beoordeling.

Dit plan is het multidisciplinaire resultaat van de ervaring en de vaardigheden van alle betrokken gemeentediensten, te weten: de dienst Parkeren, Wegen en Stedenbouw, de dienst Mobiliteit en Politie, de deskundigheid van het studiebureau en de veldonderzoeken verricht door dit bureau.

1.3 Territoriale context

1.3.1 Algemene kenmerken¹

Afb. 1.3.1 Ukkel is een gemeente van de tweede kroon van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De gemeente waar de as "Stallestraat / Brugmannlaan" en de Waterloo-sesteenweg doorloopt, is een hoofdtoegangspunt tot het Brusselse stadscentrum als men van het zuiden komt.

Met 81'100 inwoners (7 % van de bevolking van het Gewest) is het de vijfde grootste gemeente in termen van bevolking. Op een grondgebied van 23 km², het grootste van het Gewest na Brussel-Stad, wordt Ukkel gekenmerkt door een zeer geringe dichtheid (3'550 inw. / km² tegenover gemiddeld 7'250 per gemeente voor het Gewest), die met name te wijten is aan de aanwezigheid van het woud, dat leidt tot een spreiding van de bevolking over de gemeente. De wijken in het noorden en het noordwesten van de gemeente evenals deze gelegen rond de Sint-Jobsesteenweg zijn het dichtstbevolkt:

- Etoile Coghen;
- Cavell-Churchill;
- Molière;
- Waterloo-Bascule;
- Ukkel-Centrum;
- Globe;
- Sint-Job - Avijl.

De woonfunctie overheerst. Het woningpark bestaat voor het merendeel uit eengezinswoningen.

Op het grondgebied zijn er tal van schoolinstellingen maar weinig kantoren en bedrijven. Paradoxaal genoeg bedraagt het werkloosheidscijfer in de gemeente minder dan 13 % (een van de laagste cijfers in het Gewest). Pendelaars² reizen dus intra muros en voornamelijk naar buiten de gemeente (in hoofdzaak met bestemming Brussel-Stad).

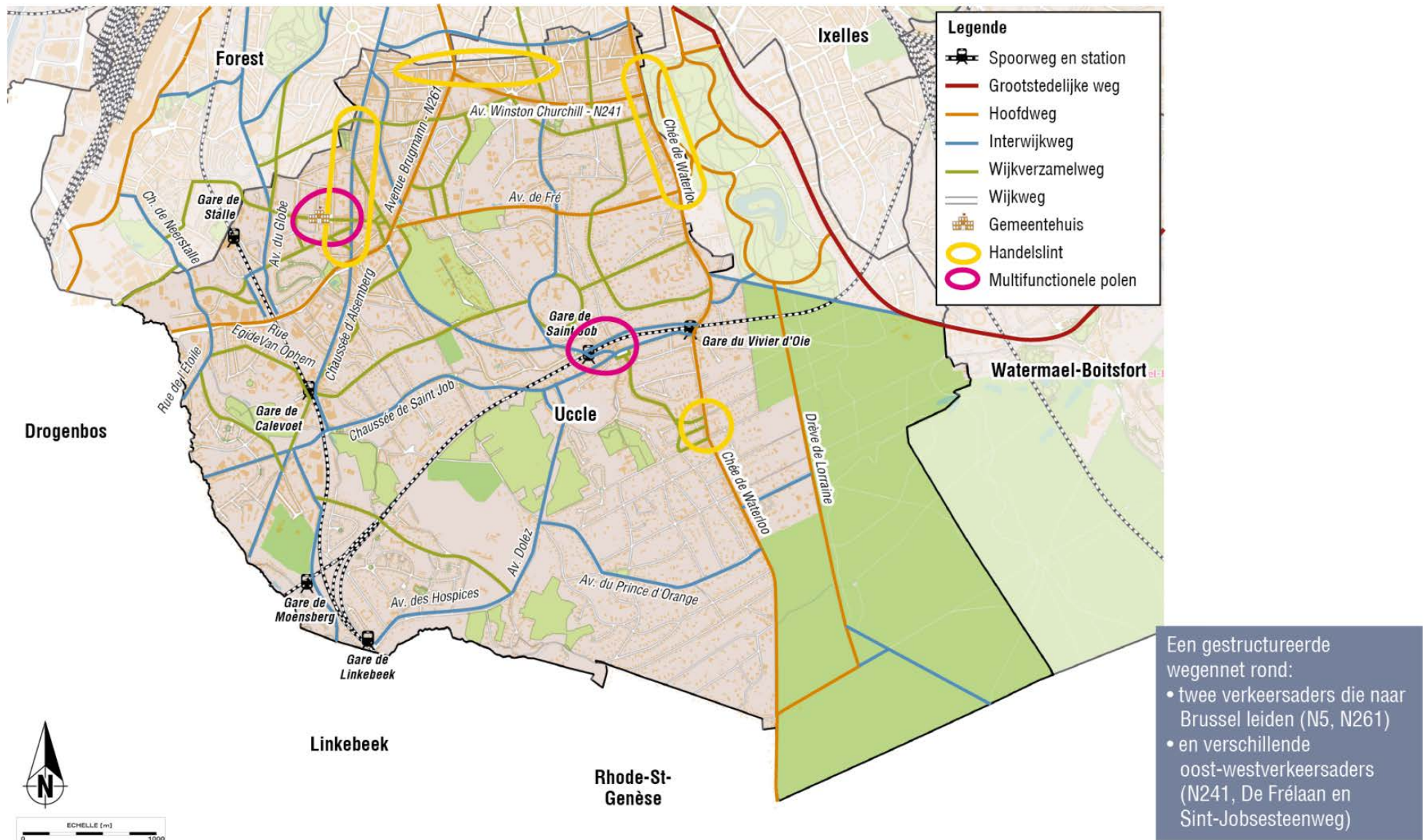
De belangrijkste multifunctionele polen liggen in het noorden van de gemeente:

- de Alsebergsesteenweg, de Waterloo-sesteenweg en de Groene Jagerlaan worden gekenmerkt door een dicht commercieel weefsel;
- de wijken rond de Vanderkinderestraat worden gekenmerkt door een grote bevolkingsdichtheid en zeer veel diensten en handelszaken. In de Molière-wijk zijn de vrije en zelfstandige beroepen zeer goed vertegenwoordigd;
- de wijk van het gemeentehuis wordt gekenmerkt door een grote dichtheid wat betreft diensten (bestuur, scholen, ...), handelszaken en woningen;
- het Sint-Jobplein is een druk plein door de handelszaken en het station, die belangrijke verplaatsingspolen zijn, evenals door de woonfunctie.

¹ Bron van de sociaal-geografische gegevens: Irisnet.be (oktober 2014)

² Persoon die dagelijks van zijn woonplaats naar zijn werk reist. Men ziet de betrokkenen voor hun werk op en neer reizen, 's ochtens in één richting en 's avonds in de andere.

De parkeercontext vloeit voort uit deze kenmerken. De woonfunctie dekt immers het grootste deel van het grondgebied, de conflicten tussen de verschillende gebruikers (klanten, pendelaars en bewoners) concentreren zich rond de multifunctionele zones (Ukkel-centrum, Vanderkinderestraat, Alsebergse-en Waterlooosesteenweg). Deze conflicten vertonen de neiging om beperkt te zijn in de tijd, dat wil zeggen dat ze op enkele ogenblikken tijdens de dag worden vastgesteld, bijvoorbeeld om 10u.



Afbeelding 1.3.1 – Algemene kenmerken van Ukkel

1.3.2 Context "openbaar vervoer"

Afb. 1.3.2 Het openbaarvervoersnet is opgebouwd rond grote verkeersaders en bedient de dichtstbevolkte wijken. De ruimtelijke spreiding van het aanbod is eerder onevenwichtig. Het zuiden van de gemeente wordt slecht bediend door het openbaar vervoer. De Waterlooosesteenweg (oosten), de Alsebergsesteenweg (westen) en de Winston Churchilllaan (noorden) zijn de bestbediende verkeersaders en vormen het primaire geraamte van het Ukkelse net.

Het aanbod bestaat in hoofdzaak uit lijnen van de MIVB die samenkomen in het stadscentrum:

- 4 structurerende tramlijnen die de verbinding verzorgen met Brussel-Stad (tram 3, 4 7 en 51);
- 2 radiale buslijnen met hoge frequentie die de verbinding verzorgen met het centrum van Brussel (bus 38 et 48);
- 2 ringlijnen die de Middenring bedienen en;
 - de verbinding tussen Ukkel en de gemeenten voorbij het Ter Kamerenbos verzorgen (bus 41);
 - die de gemeente met het zuiden van Anderlecht en met metrolijn 5 verbinden (bus 98);
- 1 lijn (bus 43) die het zuiden van de gemeente bedient en die een aansluiting biedt met de trein (Ukkel-Kalevoet en Diesdelle) en met tram 4 en 51;
- 5 lijnen met een lokale bedieningsfunctie: bus 50 en 60, tram 82 (overdag) die verandert in 32 ('s avonds), en tram 92 en tram 97.

In termen van frequentie is het serviceniveau eerder goed. Met uitzondering van bus 98 bedraagt de frequentie van alle lijnen minder dan 12 minuten tijdens het spitsuur (20 minuten voor lijn 98) en voor de helft ligt deze frequentie tussen 5 en 6 minuten.

Dit aanbod wordt aangevuld met enkele lijnen van het netwerk van De Lijn en van de TEC (lijn 26-124) alsook met de treinstations: Ukkel-Kalevoet, Ukkel-Stalle, Sint-Job, Diesdelle en Moensberg.

De gemeente wordt eerder goed bediend in de dichtbevolkte zones in het noorden. De buurtbediening blijft beperkt. In dergelijke configuratie en rekening houdend met de algemene kenmerken van de gemeente (tweede kroon met een sterk residentieel karakter) **is het openbaarvervoeraanbod in de buitenwijken niet bepalend genoeg om de modale keuze te beïnvloeden.**

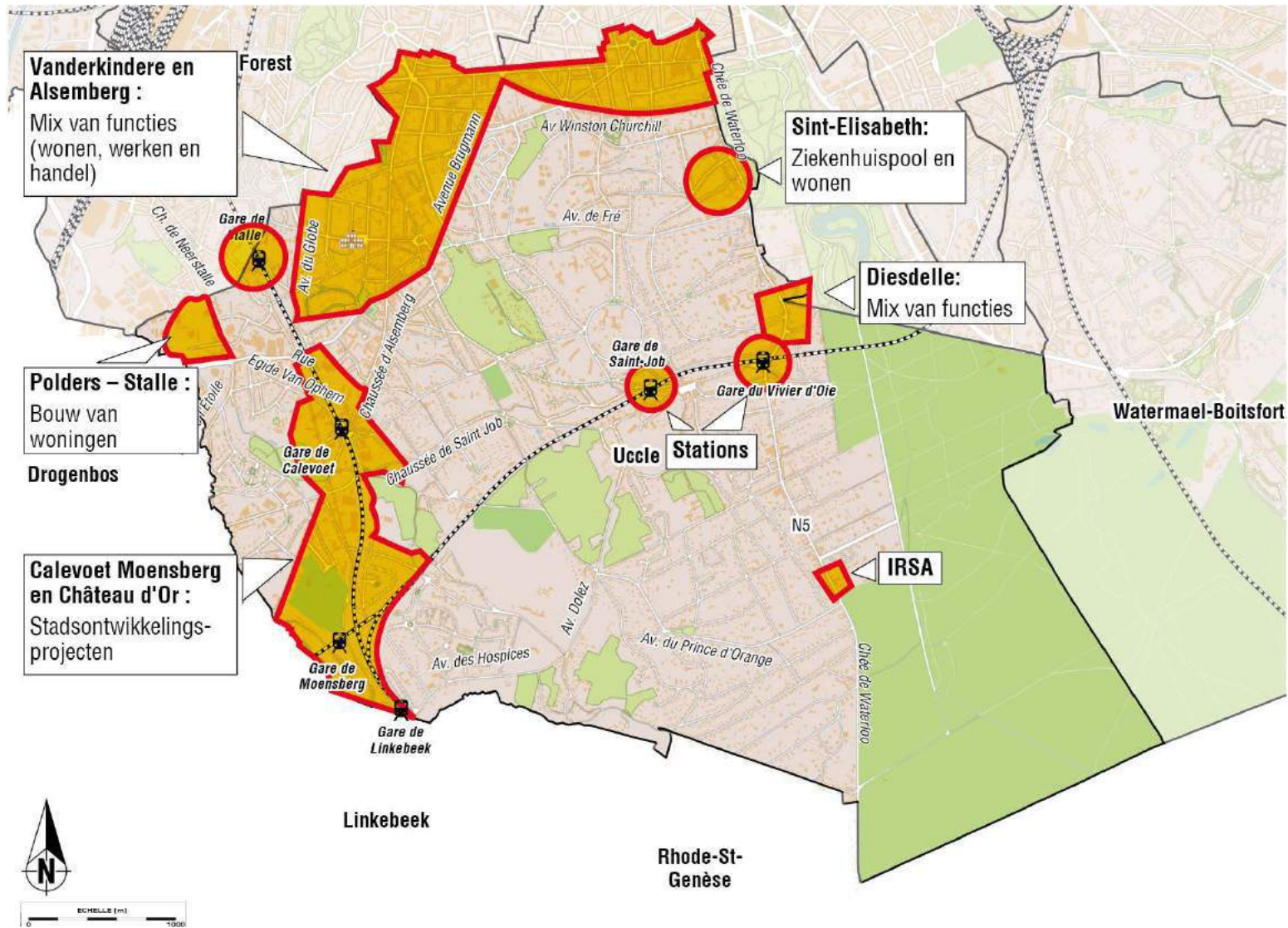


Afbeelding 1.3.2 – Openbaarvervoersaanbod – MIVB 2014

1.3.3 Wijken met potentiële uitdagingen

- in de directe omgeving van de gemeentegrenzen:
 - Vorst: de invoering van de groene zone op nagenoeg heel het grondgebied van Vorst en het ontbreken van een gereguleerde zone in Ukkel werkt de overloopeffecten van Vorst naar Ukkel in de hand, uitgezonderd de noordelijke punt van de gemeente waar de Alsebergsesteenweg evenals de directe omgeving ervan is gereguleerd;
 - Elsene: de rode en groene zone die in de Vanderkinderestraat in Ukkel zijn ingevoerd, kunnen aan de basis liggen van een overloopeffect naar de straten waar de reglementering minder dwingend is en in dit geval naar Elsene, waar thans de blauwe zone wordt ingevoerd;
 - Watermaal-Bosvoorde en Brussel-Stad: het Ter Kamerenbos vormt een fysieke barrière die weinig ruimte laat voor de overloopeffecten tussen de gemeenten.
 - de gemeente Vlaams-Brabant (Drogenbos, Linkebeek en Sint-Genesius-Rode) hebben geen gereguleerde zone in de buurt van Ukkel ingevoerd. Het risico op ruimtelijke verschuiving vanuit deze gemeenten is in dit stadium dus nagenoeg onbestaand.
- in de multifunctionele wijken:
 - de leverings- en parkeerproblemen voor de klanten zijn uitgesprokener in de wijken met meer winkel- en dienstenfuncties: Alsebergse- en Waterlooosesteenweg evenals rond de Vanderkinderestraat;
 - rond de NMBS-stations Stalle, Linkebeek, Kalevoet, Moensberg, Sint-Job en Disedelle kunnen potentiële conflicten de kop opsteken tussen de vraag van de pendelaars, die van de bezoekers en die van de bewoners die overdag willen parkeren. Het risico is groter aan de stations Sint-Job en Kalevoet die het best worden bediend, als we kijken naar het aantal treinen per uur. Kalevoet en Sint-Job worden het best bediend maar tijdens het spitsuur is het aanbod niet groter dan 3 treinen per uur;
 - de Alsebergse- en Waterlooosesteenweg evenals de Vanderkinderestraat zijn doorvoersassen, met daarlangs handelskernen. Er worden problemen in verband met de leveringen van de handelszaken of parkeermoeilijkheden voor de klanten vastgesteld;
 - de Molière-wijk in het noorden van de gemeente telt een hoog aantal vrije en zelfstandige beroepen, wat kan leiden tot conflicten met name aan het begin en het eind van de kantooruren (8/9u 's ochtends en 17/18u 's avonds). Deze beroepsmensen kampen ook overdag in het kader van de uitoefening van hun functie met parkeerproblemen.
- in het westen van de gemeente, rond de Alsebergsesteenweg waar tal van vastgoedprojecten zijn gepland. Door de verdichting van deze sector zullen nieuwe behoeften ontstaan waarop zal moeten worden ingespeeld met een nieuw privéaanbod en maatregelen voor gereguleerd parkeren op de openbare weg.

Het overwicht van de woonfunctie brengt parkeerbehoeften met zich mee die voornamelijk door de buurtbewoners worden gegenereerd. Ze worden geconfronteerd met het parkeren van voornoemde gebruikers en staan centraal in de vastgestelde tekortkomingen die moeten worden verholpen.



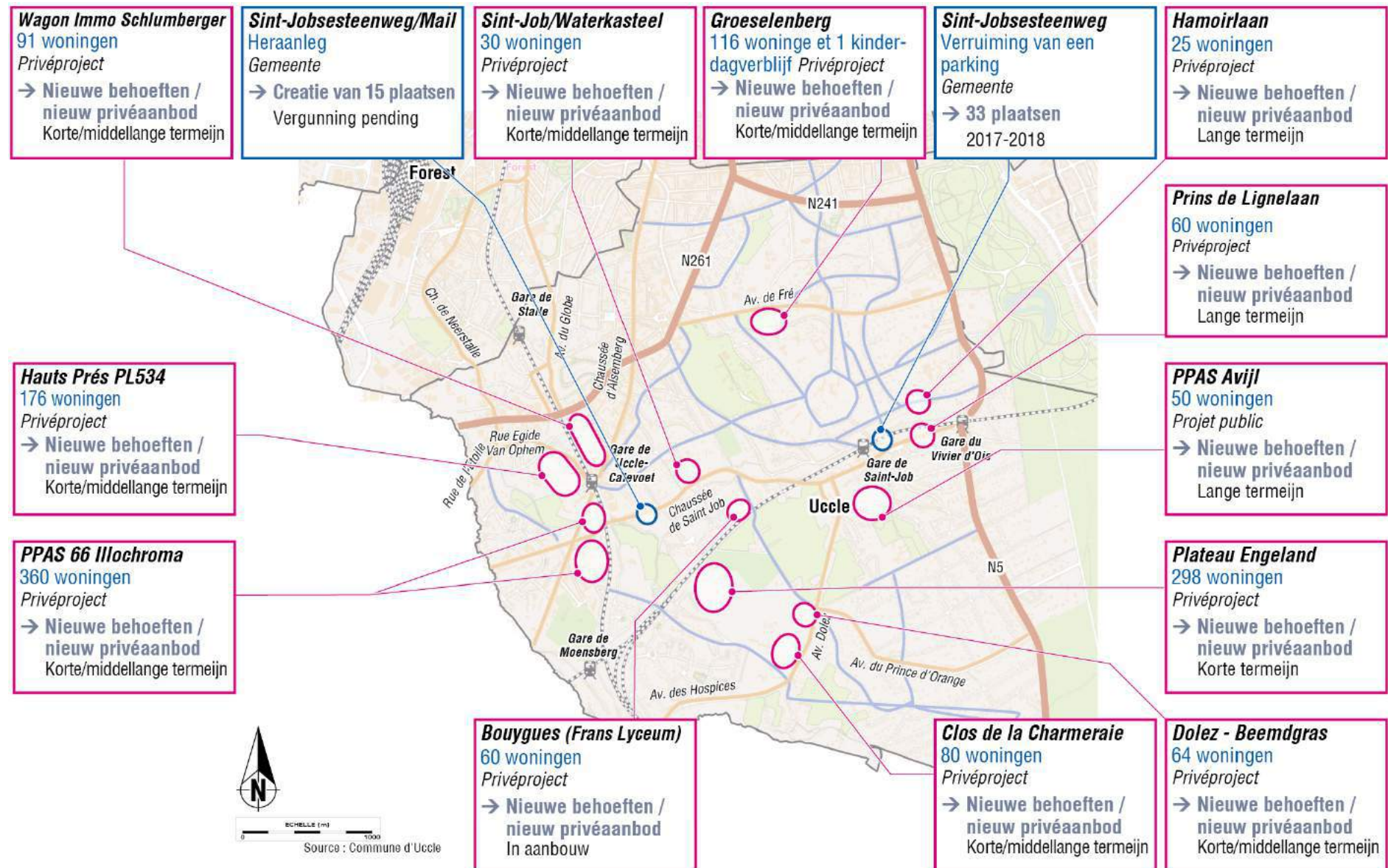
Afbeelding 1.3.3 – Wijken met potentiële uitdagingen

1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten

Afb. 1.3.4 In de gemeente zijn tal van stadsontwikkelingsprojecten gepland. Op termijn worden bijna 1'410 extra woningen voor een bevolking van bijna 3'500 bewoners en in dezelfde tijd 1'005 banen verwacht.

Er zijn projecten voor wegeaanleg gepland die een zeer bescheiden impact zullen hebben op het parkeeraanbod op de openbare weg. Door deze verschillende projecten zal het aanbod verminderen met ongeveer 25 plaatsen, wat onbeduidend is als men kijkt naar de huidige 21'700 plaatsen op de openbare weg.

Opmerking: bij de publicatie zullen verschillende projecten al deels verwezenlijkt zijn of zal de verwezenlijking bezig zijn. Zo kan bepaalde informatie nog wijzigen.



Afbeelding 1.3.4 – De projecten

Bron: Gemeente Ukkel

2. Stand van zaken

De gegevens die werden gebruikt om de stand van zaken op te maken komen uit:

- de exhaustieve telling die begin 2014 is opgemaakt door het Brusselse Agentschap Brussel Mobiliteit, op basis waarvan alle parkeergegevens van het Gewest zijn gegeoreferentieerd per plaats voor wat betreft:
 - het aanbod op de openbare weg: ligging en van toepassing zijnde reglementering;
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod op de openbare weg;
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod buiten de openbare weg;
 - ligging, kwantificering en kwalificering van de fietsparkeervoorzieningen;
 - de bezetting (de vraag): aantal aanwezige voertuigen 's nachts en overdag.

Dit zijn de meest betrouwbare en nauwkeurigste gegevens die thans ter zake voorhanden zijn op schaal van het Brusselse Gewest.

- gedeeltelijke tellingen die zijn verricht tijdens de herfst van 2014 door Transitec en Espaces-Mobilités;
- informatie die in handen is van de gemeente (politireglementen, interne lijsten);
- veldonderzoeken per wijk in maart 2015.

2.1 Het parkeeraanbod op de openbare weg

2.1.1 Algemeen aanbod

Afb. 2.1.1a
en b
Bijl. 2.1.1

Er zijn in totaal 21'700 toegelaten plaatsen³ geteld op de openbare weg (zonder inritten), nl. zo'n 27 plaatsen per 100 inwoners. 81 % van deze plaatsen is vrij toegankelijk (niet-gereguleerd en niet-voorbehouden).

De gemeente heeft haar parkeergelegenheid de voorbije jaren gericht gereguleerd, om de parkeermoeilijkheden ingevolge de sterke bezetting die is vastgesteld in de buurt van de verplaatsingspolen en de overloopeffecten die worden gegenereerd vanaf de gemeenten die hun parkeerregulering hebben versterkt; te beperken. Dit heeft geleid tot een heterogene regulering op het grondgebied, zonder continuïteit tussen de zones (bijvoorbeeld niet-gereguleerde straten tussen twee gereguleerde straten of nog, een straat met verschillende reguleringen). Door deze toestand wordt het parkeeraanbod voor de automobilist onoverzichtelijk en kunnen de gewestelijke doelstellingen met betrekking tot de harmonisering van het aanbod niet worden verwezenlijkt.

Op gemeenteschaal telt men:

- 419 plaatsen in rode zone – parkeren beperkt tot 2u voor 5 € en 2€ voor 1u;
- 655 plaatsen in blauwe zone – parkeren beperkt tot 2u met schijf behalve voor de houders van vrijstellingskaarten (cf. hoofdstuk 2.4)

- 2'239 plaatsen in groene zone – parkeren per dag voor 1 € voor het 1^o uur, 3 € voor 2u en 1,5 € per uur daarna. Het parkeren is gereguleerd op werkdagen van 9u tot 18u (betalende zone en blauwe zone).;
- 687 voorbehouden plaatsen (cf. hoofdstuk 2.3).

Om het zeer kort parkeren in de hand te werken heeft men een "eerste kwartier gratis parkeren" ingevoerd, waarbij een kaartje aan de parkeerautomaat moet worden genomen.

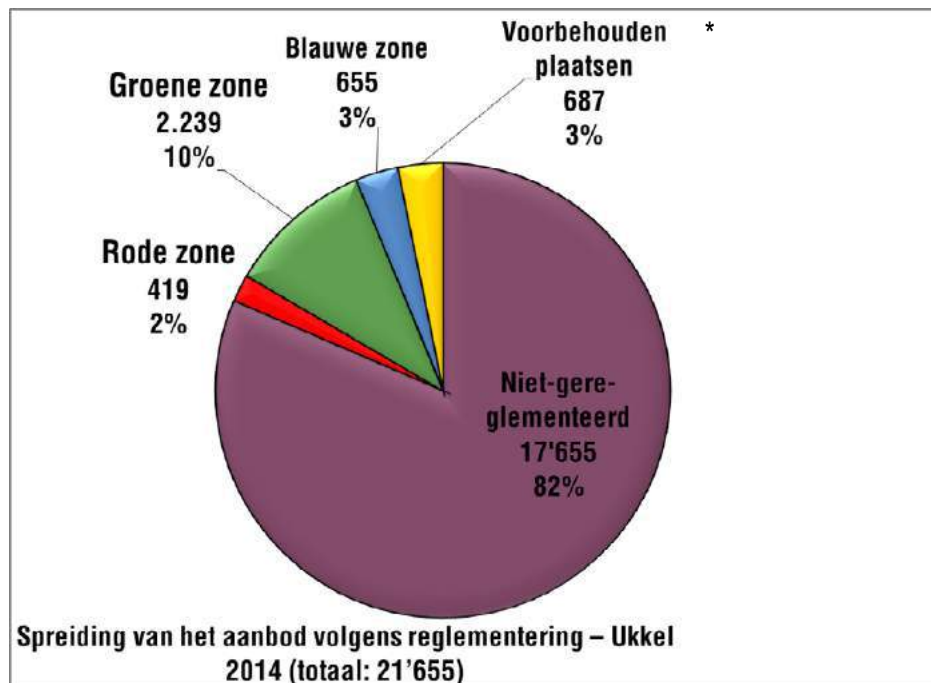
De forfaitaire retributie bedraagt 25 € per halve dag (van 9u tot 13u30 en van 13u30 tot 18u).

Houders van een Europese parkeerkaart voor mindervaliden – of hun wettelijke vertegenwoordiger - mogen gratis parkeren zonder tijdslimiet in alle gereguleerde sectoren van Ukkel.

Volledigheidshalve dienen aan deze toegelaten plaatsen 7'800 plaatsen te worden toegevoegd die zijn gelegen vóór garages en inritten, waar alleen de voertuigen met dezelfde nummerplaat als deze aangebracht op garages en inritten mogen parkeren. Met deze plaatsen met een bijzonder statuut komt het totaal aantal parkeerplaatsen op de openbare weg op 29'455.

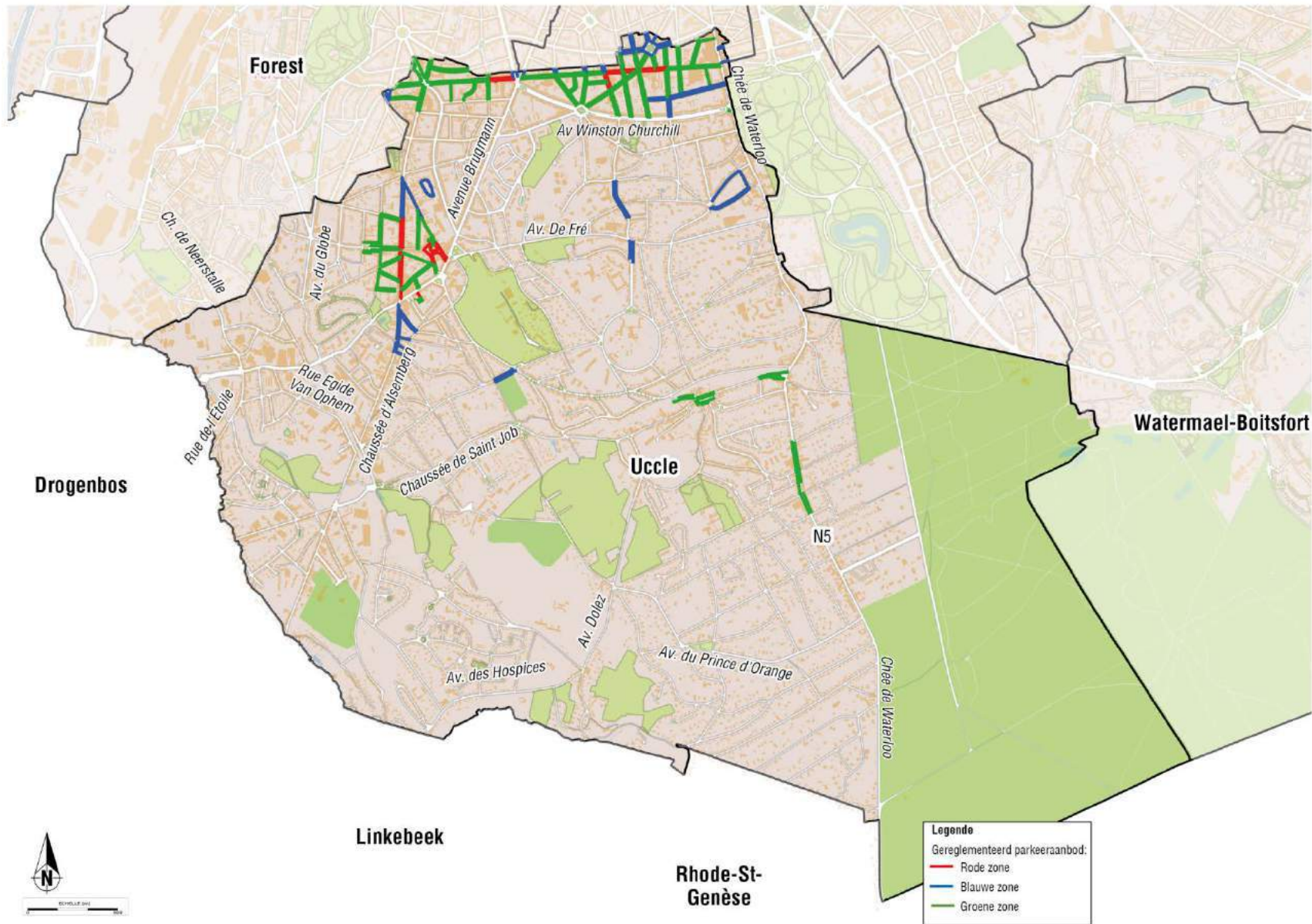
³ 1 plaats of parkeerplaats op de openbare weg = 1 Personenauto-equivalent (PAE) = 5 meter lang

Afbeelding 2.1.1a – Structuur van het parkeeraanbod op de openbare weg – Ukkel 2014



Type	Aantal
Niet-gereguleerde en niet-voorbehouden (= vrije) plaatsen	17'655
Gereguleerde plaatsen in rode zone	419
Gereguleerde plaatsen blauwe zone	655
Gereguleerde plaatsen groene zone	2'239
Plaatsen voorbehouden voor bijzonder(e) doeleinde(n)	687
Totaal: toegelaten plaatsen	21'655
Plaatsen vóór garages en inritten	7'800
Parkeerplaatsen in totaal	29'455

* Voor de voorbehouden plaatsen (cf. hoofdstuk 2.3) gaat het om personen met een handicap, leveringszones, autodelen enz.



Afbeelding 2.1.1b – Gereguleteerde zone – Ukkel 2014

2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentietoestand

Als we de cijfers van 2014 vergelijken met de referentietoestand van 2004-2005 die is opgenomen in de tabel van artikel 9 van het Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP, dat wordt geacht zich uitsluitend op het toegelaten aanbod (met uitsluiting dus van de plaatsen op de openbare weg vóór garages) te focussen, zou het aantal plaatsen op de openbare weg in zo'n tien jaar tijd afgenomen zijn met bijna 1'600 eenheden.

Deze vermindering, die zou lijken op een fysieke schrapping van nagenoeg 7% van de bestaande plaatsen, wordt in werkelijkheid niet vastgesteld en heeft meer dan waarschijnlijk te maken met onderling afwijkende methodes tussen de telling in 2004 en die in 2014, waardoor er enige twijfel kan bestaan over de vergelijkbaarheid van de gegevens.

Vermoed wordt dat de telling van 2004 soms is verricht zonder de inritten echt te onderscheiden, waardoor de aantallen van het toegelaten aanbod zijn "opgeblazen".

2.2 Parkeren buiten de openbare weg

2.2.1 Reglementaire benadering

Verschillende reglementen hebben een impact op het parkeren buiten de openbare weg. De belangrijkste zijn het GSV en het BWLKE. Ze hebben meer bepaald betrekking op de kantoorfuncties.

Het BWLKE wil het aantal beschikbare parkeerplaatsen rond kantoorgebouwen verminderen, om werknemers te ontraden de auto te nemen voor hun woon-werkverkeer. Het principe van deze maatregel inzake parkeren buiten de openbare weg luidt als volgt: bij elke verlenging of hernieuwing van de milieuvergunning wordt een maximaal aantal parkeerplaatsen bepaald, dat afhangt van twee factoren (bepaald door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening):

- de vloeroppervlakte van de kantoren (m²);
- de bereikbaarheid van de zone met het openbaar vervoer.

Als het aantal parkeerplaatsen de drempel overschrijdt, heeft de houder van de milieuvergunning van het kantoorgebouw volgende mogelijkheden:

- de parkeerplaatsen afschaffen en de ruimte herbestemmen;
- de parkeerplaatsen ter beschikking stellen van het publiek, als bewonersparking of als openbare parking;
- de overtollige parkeerplaatsen behouden en jaarlijks voor elke overtollige parkeerplaats een milieuheffing betalen, die afhangt van de zone waarin het kantoorgebouw gelegen is.

Aangezien het om de GSV gaat, is de reglementering van toepassing op iedere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor kantoren, volgens dezelfde quota als voor het BWLKE.

2.2.2 Bestaande toestand

Inleiding

Afb. 2.2.2a^{en b} Gelet op het aanzienlijke autobezit is het aanbod buiten de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer bepaald in Ukkel een noodzakelijke aanvulling op het aanbod op de openbare weg. Voor de grote aantrekkingspolen (handelszaken, openbare voorzieningen, kantoren) is parkeergelegenheid buiten de openbare weg een noodzaak om de bezoekers of de klanten te verwelkomen. De interactie met de ligging van deze voorzieningen en het al dan niet aanwezige openbaar vervoer heeft echter een grote impact op het aanbod buiten de openbare weg.

Samenvatting van de bestaande toestand

In Ukkel is het parkeeraanbod buiten de openbare weg goed voor een capaciteit van 43'928 plaatsen.

De overgrote meerderheid van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg is voor de bewoners (75%), wat niet noodzakelijkerwijs het geval is in de centraler gelegen zones van de agglomeratie waar de parkeergelegenheid in kantoorgebouwen de hoofdmoot kan uitmaken.

Buiten de parkeerplaatsen in de woningen (individuele garage, parking in huizenblok of ondergrondse parking van een gebouw enz.) is de parkeergelegenheid in hoofdzaak gelegen langs de grote verkeersaders (Waterloose- en Alsebergsesteenweg), in de buurt van de lokale gemeentepolen (station Kalevoet, Stallestraat, Bascule,...) of op specifieke sites (Sint-Elisabethziekenhuis).

Sommige functies (kantoren, handelszaken, scholen) zijn in Ukkel bijzonder interessant en betrekkelijk goed ontwikkeld om oplossingen te bedenken met pooling van de parkings, voor zover de werking van deze sites compatibel is met een nachtelijk gebruik door de bewoners (bv.: BePark).

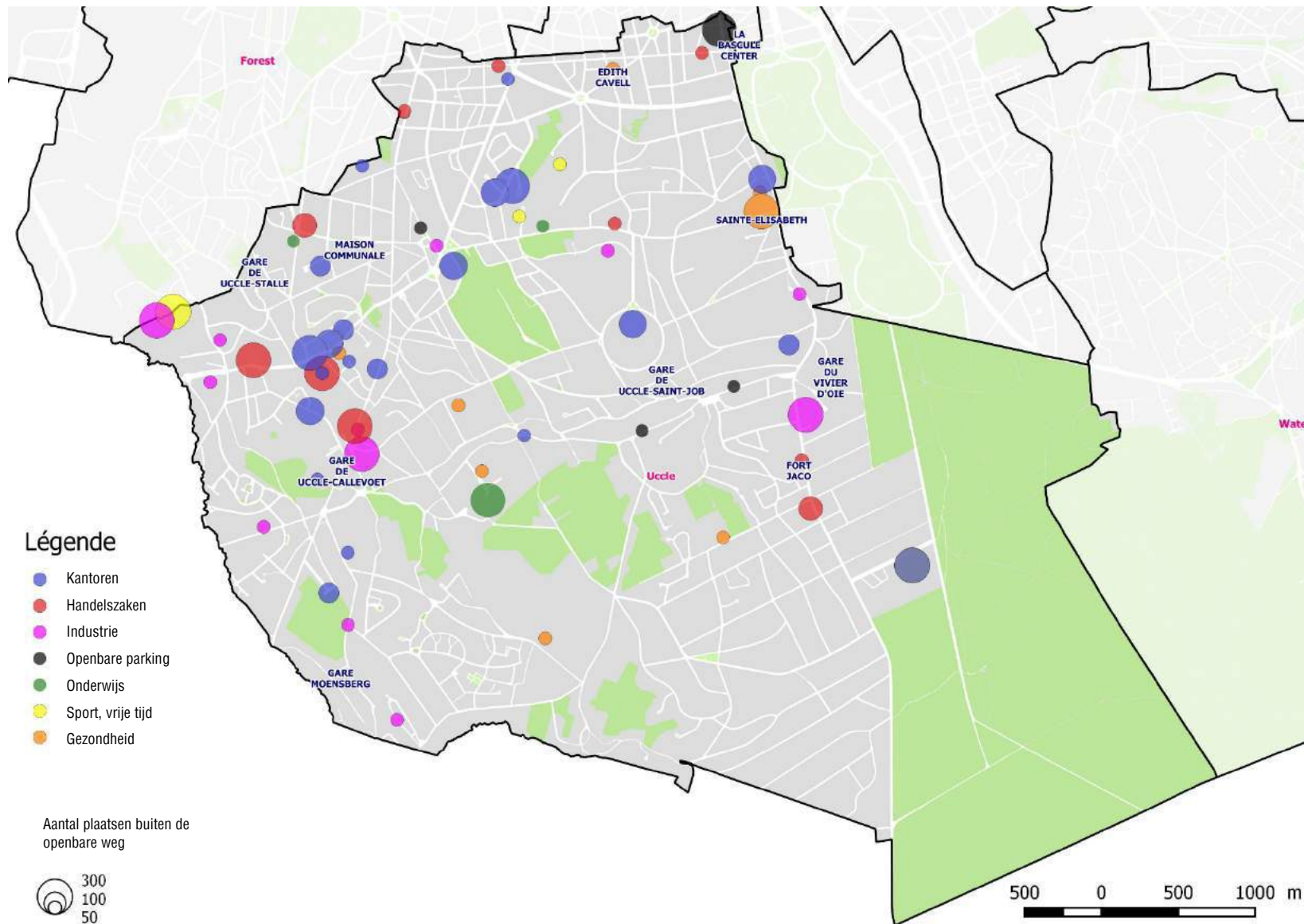
Deze oppervlakken in de buurt van de woonwijken waar parkeren 's avonds problematisch is, zouden dus kunnen worden benut, om de druk op de openbare weg te verlichten.

Aan de hand van de analyse in fase 2 kan het potentieel worden verfijnd.

	Huisvesting	Kantoren	Handelszaken	Industrie	Openbare parking	Onderwijs	Cultuur, sport	Ziekenhuizen en gezondheid	P+R	Totaal
Aantal eenheden	9152	118	148	70	4	15	21	23	1	9549
Aantal plaatsen	32033	3502	1577	2242	639	446	691	1818	350	43298

Afbeelding 2.2.2a - spreiding van het aanbod buiten de openbare weg per functie

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, 2014



Bron: Parkeeragentschap, september 2014. Dienst Mobiliteit van de gemeente Ukkel. (Alleen het aanbod buiten de openbare weg van meer dan 50 plaatsen is hier afgebeeld).

Afbeelding 2.2.2b - ligging van het aanbod buiten de openbare weg

2.3 Voorbehouden plaatsen

Volgens het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan zijn voorbehouden plaatsen "parkeerplaatsen uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door personen met een handicap, taxi's, fietsers, tweewielige motorvoertuigen, politievoertuigen, motorvoertuigen gebruikt voor het autodelen, (zware) vrachtwagens, motorvoertuigen die mensen laten in- en uitstappen en die goederen laden en lossen en voor elke andere categorie voertuigen aangeduid door de Regering". Hoewel de plaatsen voorbehouden voor het corps diplomatique en consulaire niet uitdrukkelijk worden vermeld, worden deze plaatsen beschouwd als plaatsen die als dusdanig zijn voorbehouden en geanalyseerd.

Afb. 2.3a en b De gemeente telt 687 voorbehouden plaatsen (alle categorieën zonder onderscheid volgens categorie). In het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en de actiemaatregelen die moeten worden getroffen in het GPAP verbinden de gemeenten zich ertoe een minimumaantal voorbehouden plaatsen te garanderen, waarvan de drempel overeenstemt met de capaciteiten geteld in 2004. Voor Ukkel bedraagt deze capaciteit 536 plaatsen.

De tellingen die in 2014 door het Agentschap zijn verricht en die in het kader van deze studie zijn verfijnd, leveren vandaag een cijfer op van 687 PAE, wat neerkomt op een toename van ongeveer 30 % ten opzichte van 2004. De voorschriften van het GPBP zijn dus in acht genomen.

	Personen met een handicap	levering	Autodelen	Taxi's	Zware vrachtwagens	Autocars/Bussen	Kiss & Ride	tweewielige motorvoertuigen	CD	Andere	Totaal ⁴
Aantal PAE ⁵	193	176	20	20	0	120	36	1	112	9	687
Aantal stations ⁶	183	61	7	7	0	24	8	1	49	6	346

Afbeelding 2.3a – minimumaantal voorbehouden parkeerplaatsen

⁵ Personenauto-equivalent. 1 PAE = 5m (inclusief voor plaatsen voor personen met een handicap)

⁶ 1 station of terrein stemt overeen met een aangrenzend geheel van plaatsen van dezelfde categorie voorbehouden plaatsen

Tabel 1: Aantal getelde parkeerplaatsen 2004-2005

Bron: Brussel Mobiel – BUV

Crondgebied	Niet-geregule- menteerd	Blauwe zone	Groene zone	Rode zone	Subtotaal	Gereserveerd	Totaal
Anderlecht	28.270	590	0	0	28.860	953	29.813
Ouderghem	5.212	3.774	452	0	9.438	325	9.763
Sint-Agatha-Berchem	5.475	513	0	0	5.988	114	6.102
Brussel	31.553	0	11.324	0	42.877	3.736	46.613
Etterbeek	6.856	0	4.046	214	11.116	361	11.477
Evere	7.263	1.183	50	122	8.618	497	9.115
Vorst	12.778	0	333	259	13.370	575	13.945
Ganshoren	5.833	142	0	0	5.975	182	6.157
Elsene	16.404	0	2.178	215	18.797	807	19.604
Jette	9.804	0	319	0	10.123	478	10.601
Koekelberg	3.744	57	457	0	4.258	21	4.279
Sint-Jans-Molenbeek	20.021	20	0	0	20.041	1.109	21.150
Sint-Gilles	9.304	0	656	533	10.493	437	10.930
Sint-Joost-ten-Noode	2.281	0	1.406	247	3.934	302	4.236
Schaarbeek	8.743	16.111	286	976	26.116	992	27.108
Ukkel	21.970	0	591	130	22.691	536	23.227
Watermaal-Bosvoorde	8.567	79	0	0	8.646	221	8.867
Sint-Lambrechts- Woluwe	8.593	2.671	1.562	258	13.084	469	13.553
Sint-Pieters-Woluwe	14.189	748	1.065	92	16.094	423	16.517
Gewest	226.860	25.888	24.725	3.046	280.519	12.538	293.057

Afbeelding 2.3b - totaal aantal voorbehouden plaatsen per categorie (2015)

Bron: artikel 9 van het Besluit van de Regering van 18.7.2013

2.3.1 Voor personen met een handicap

Inleiding

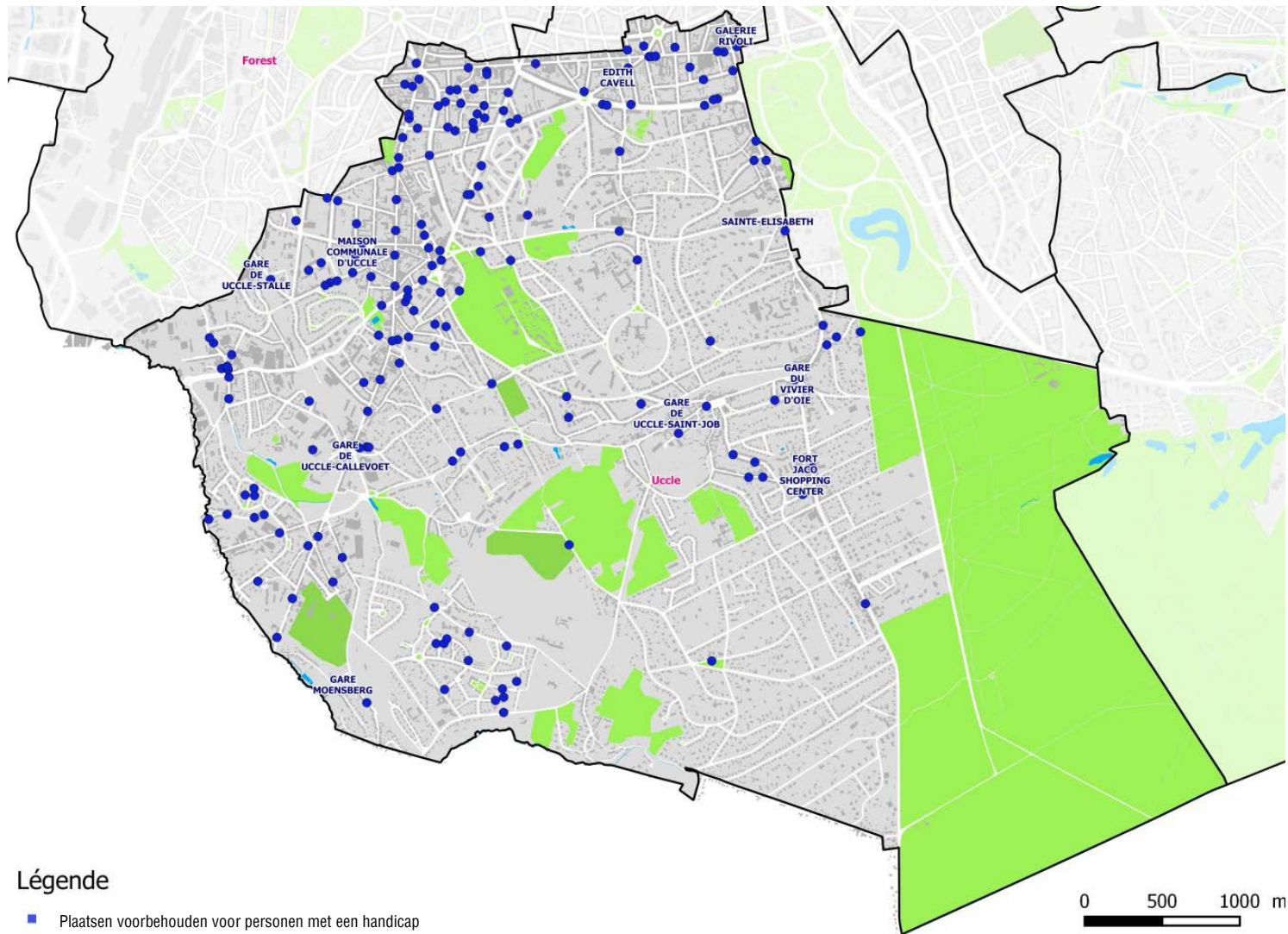
De terbeschikkingstelling van voorbehouden plaatsen aan personen met een handicap vormt de eerste schakel van de toegankelijkheidsketen. Ze zijn immers nodig op tal van plaatsen: vóór een woning, een winkel, een openbare dienst,...

Definitie

Artikel 27bis van het Verkeersreglement: de parkeerplaatsen worden gesignaleerd met het bord E9a met een onderbord waarop het rolstoelgebruikersymbool staat afgebeeld en zijn voorbehouden voor voertuigen die gebruikt worden door de personen met een handicap die houder zijn van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3 of van het door artikel 27.4.1 van het Verkeersreglement hiermee gelijkgestelde document. Deze kaart of dit document moet aangebracht worden op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het op die plaatsen geparkeerde voertuig.

Bestaande toestand

Afb. 2.3.1 De gemeente telt 183 stations voor 193 plaatsen (PAE) voorbehouden voor personen met een handicap. Deze zijn voor het merendeel gelegen in de dichtbevolkte zones van de gemeente: Bascule, Vanderkindere, Gemeentehuis, Alsembergsesteenweg, Sint-Job maar ook in de meer residentiële sectoren (steenweg op Drogenbos, Kriekenput).



Afbeelding 2.3.1 - ligging van de voor personen met een handicap voorbehouden plaatsen

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014. Correctie gemeente: november 2015

2.3.2 Leveringen

Definitie

Geen enkele bepaling in het verkeersreglement definieert het begrip levering.

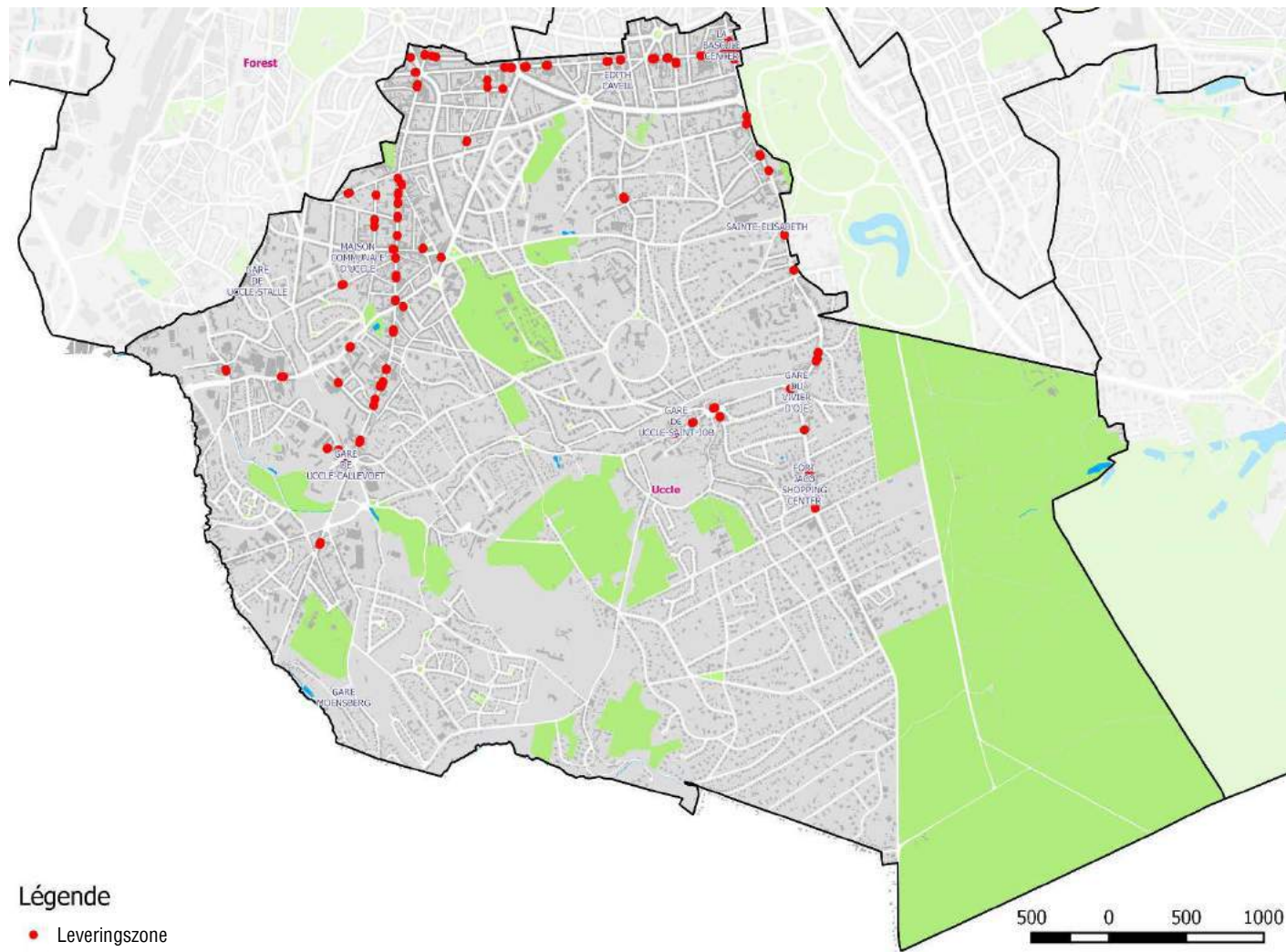
Ze wordt desalniettemin gelijkgesteld met de stilstand van een voertuig. Artikel 2.22 van het verkeersreglement definieert een stilstaand voertuig als een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig voor het in- of uitstappen van personen, of voor het laden of lossen van zaken. Een geparkeerd voertuig is een voertuig dat langer stilstaat dan nodig voor het in- of uitstappen van personen, of het laden of lossen van zaken. Het is dus niet de duur van de stilstand, maar wel de uitgevoerde handeling die bepaalt of het om een stilstaand of geparkeerd voertuig gaat.

Signalisatie

Vandaag de dag zijn er in alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leveringszones. Ze worden aangelegd in winkelzones of op verzoek van de bedrijven of handelszaken. De leveringszones worden aangeduid met het bord E1 met onderbord(en). De afmetingen van deze borden en de tijdstippen waarop ze gelden, kunnen sterk verschillen van gemeente tot gemeente of zelfs binnen een en dezelfde gemeente.

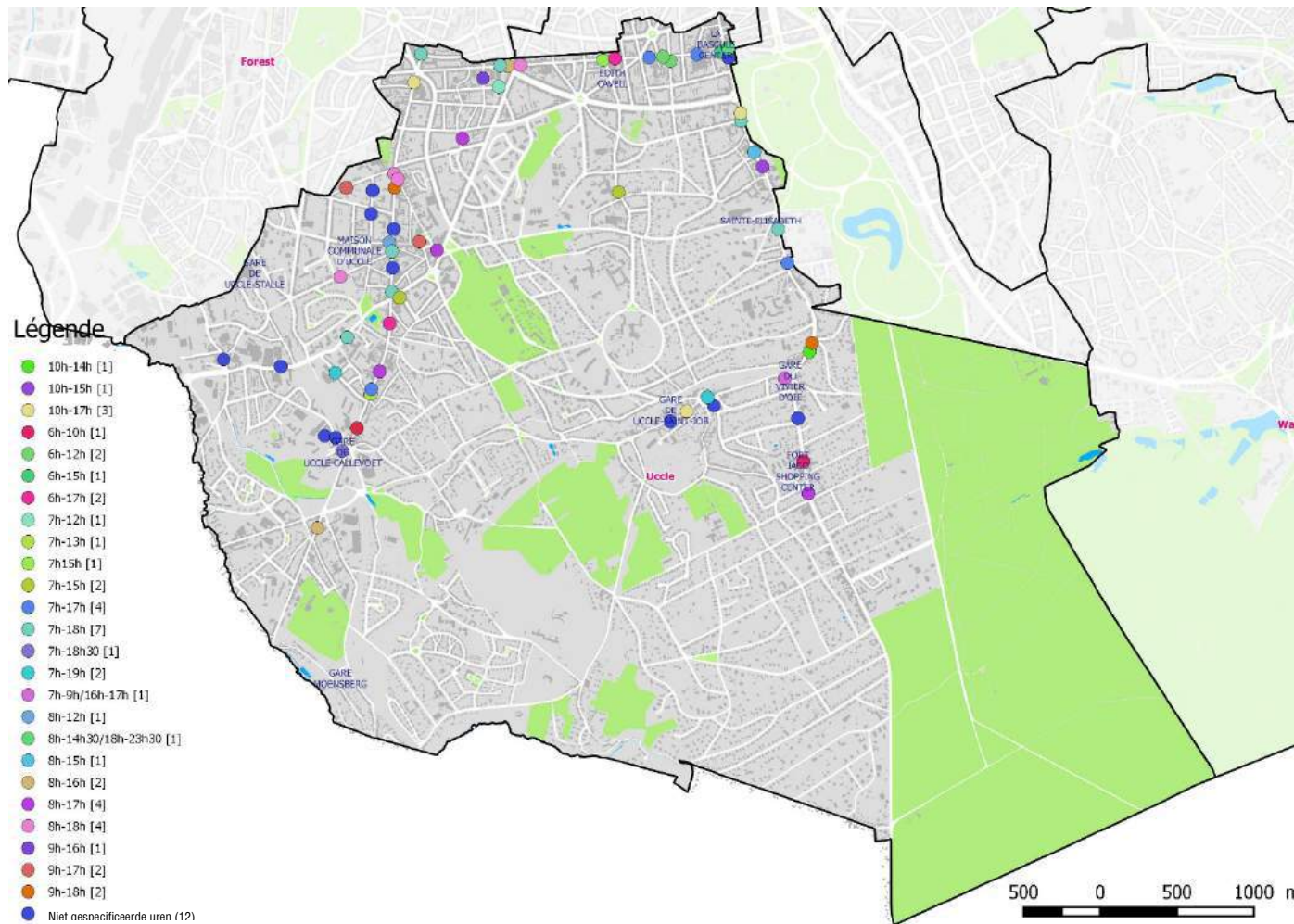
Bestaande toestand

- Afb. 2.3.2a De gemeente telt 61 stations, die samen goed zijn voor 176 voor leveringen voorbehouden parkeerplaatsen, die voornamelijk verspreid liggen langs de Alsebergsesteenweg, de Vanderkinderestraat en de Waterlooosesteenweg.
- Afb. 2.3.2b Er dient te worden opgemerkt dat wat betreft de levertijden op het grondgebied van Ukkel zeer weinig homogeniteit wordt vastgesteld. Dit wordt verantwoord door het feit dat elke leveringszone wil inspelen op de specifieke behoeften van de handelszaken of de ondernemingen. Doorgaans komt dit het begrip en de inachtneming van de leveringszones door de gebruikers echter niet ten goede.



Afbeelding 2.3.2a - ligging van de leveringszones

Bron: Parkeeragentschap, Dienst mobiliteit gemeente



Afbeelding 2.3.2b – Geldende uren leveringszones

Bron: Espaces-Mobilités

2.3.3 Autodelen

Inleiding

Er bestaan verschillende systemen van autodelen.

Systemen van autodelen zoals Cambio of ZenCar bieden de mogelijkheid om een auto te huren per uur, voor een dag of voor langere periodes met een abonnementssysteem en voertuigen die geparkeerd staan aan een station. Deze systemen zijn geïnstitutionaliseerd en worden beheerd door openbare en/of privéoperatoren.

Bestaande toestand

Afb. 2.3.3
Afb. 2.3.5 a en b

De gemeente telt 7 Cambio-stations die goed zijn voor een totaal van 19 voertuigen. De grootste stations zijn die van Vanderkindere, Bascule en Vander Elst. Wat het gebruik en de rentabiliteit betreft, geeft Cambio in zijn gegevens aan dat alle stations in Ukkel winstgevend zijn (ze doen het beter dan de rentabiliteitsdrempel die is vastgelegd op 0,30).

De gemeenten van het Brussels Gewest werken plannen uit voor autodelen die voor de verschillende operatoren dienen als richtsnoer voor de aanleg van nieuwe stations. Het plan inzake autodelen van de gemeente Ukkel wordt momenteel uitgewerkt.

Straatnaam	Straat-deel	Aantal plaatsen	Naam van het station	Rentabiliteit
Vanderkinderestraat	550--566	3	Bascule	0,37
Albertlaan	270--276	5	Vanderkindere	0,38
Vander Elstplein	X	3	Vander Elst	0,36
Emile Dancoplein	X	2	Danco	0,38
Zevenbunderslaan	70--6	2	Coghen	0,32
Egide Van Ophemstraat	20	2	Kalevoet	Niet beschikbaar
Prins de Lignelaan	46	2	Diesdelle	Niet beschikbaar

Afbeelding 2.3.3 – De Cambio-stations in Ukkel

Bron: Parkeeragentschap (2014) Cambio (juli 2015)

2.3.4 Corps diplomatique en consulaire

Bestaande toestand

Afb. 2.3.4 Er zijn 49 stations voor het CD/CC die goed zijn voor 112 PAE. Deze voorbehouden plaatsen worden beoordeeld ten opzichte van de voorschriften van de de Directie Protocol tijdens fase 2.

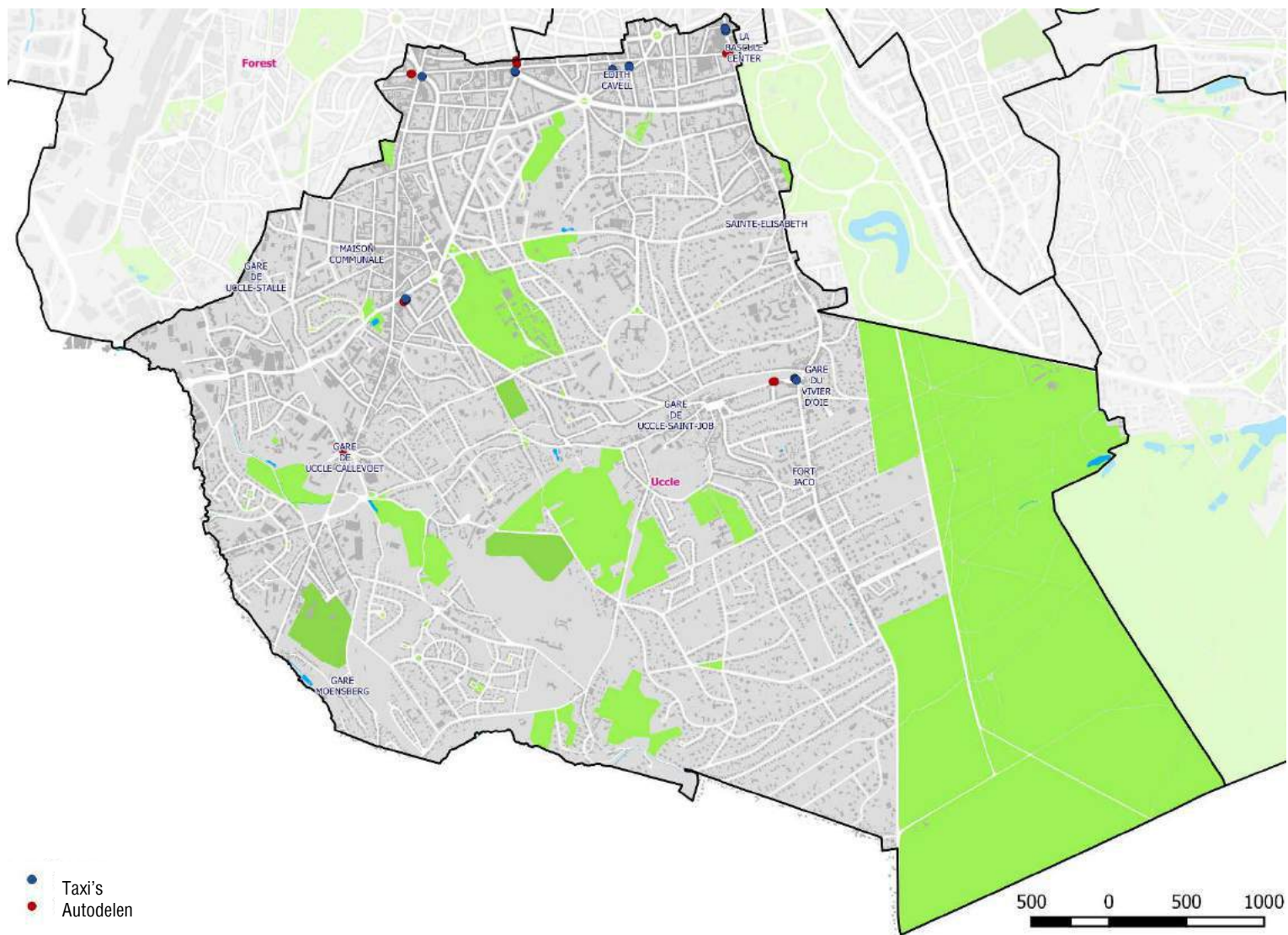
2.3.5 Taxi's

Afb. 2.3.5 a en b
Bijl. 2.3.5 Men vindt 7 taxistations in Ukkel, goed voor een totaal van 20 parkeerplaatsen. De meeste stations werken goed (Bascule, Cavell, Vanderkindere), behalve Diesdelle, dat maar weinig aanvragen krijgt en in mindere mate Danco, waarvan de capaciteit zou kunnen worden verminderd.

Er dient tevens te worden opgemerkt dat het station Fort-Jaco is geschrapt wegens gebrek aan vraag.

Straatnaam	Straatdeel	Aantal plaatsen
Coghenlaan	1--3	1
Prins de Lignelaan	-	4
Waterloosesteenweg	691--693	4
Emile Dancoplein	-	4
Léon Vanderkindereplein	7--1	3
Edith Cavellstraat	2--2	2
Generaal Lotzstraat	35--37	2
TOTAAL		20

Afbeelding 2.3.5a – De taxistandplaatsen



Afbeelding 2.3.5b – Ligging stations voor autodelen en taxistandplaatsen

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

2.3.6 Zware vrachtwagens

Definitie

Zware vrachtwagens zijn voertuigen met een Maximaal Toegelaten Massa (die overeenstemt met het gewicht van het voertuig + de maximaal toegelaten lading) van meer dan 3,5t en minder dan 44t, en die maximaal 18,75m lang zijn (12m voor één enkel voertuig). Deze voertuigen worden gebruikt om goederen te vervoeren.

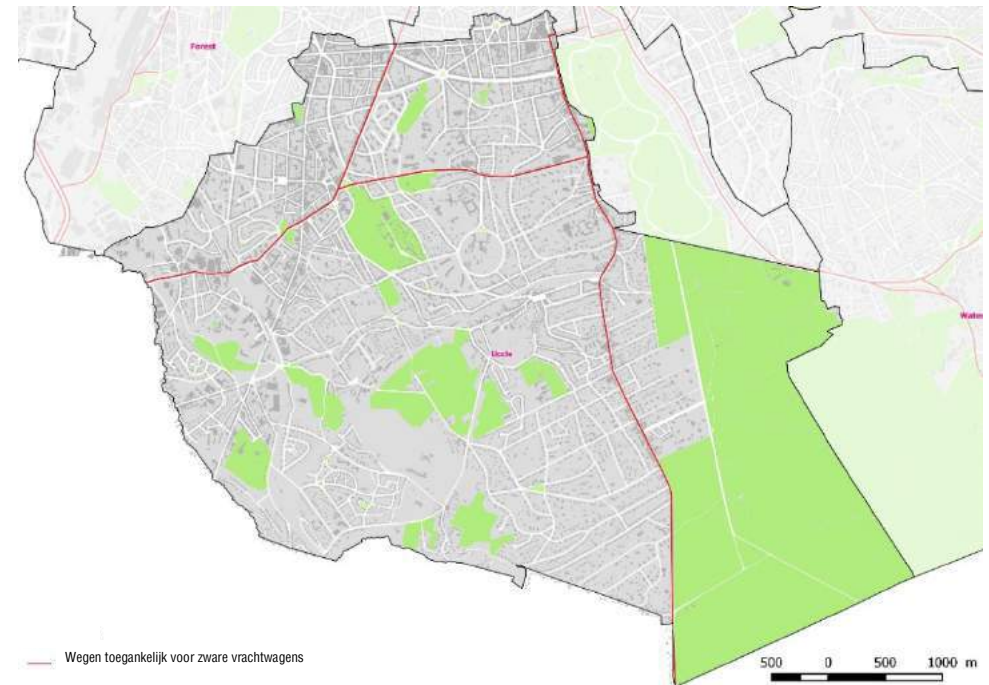
Deze kalibers brengen specifieke voorwaarden met zich mee qua verkeer en parkeren.

Bestaande toestand

Afb. 2.3.6 Er is in de gemeente geen parkeerruimte voor zware vrachtwagens.

De voor zware vrachtwagens toegankelijke wegen zijn de Waterlooosesteenweg, de De Frélaan en de Stallestraat, en de Brugmannlaan. Ze zijn samen goed voor 11,5 km.

De analyse van de behoeften en conformiteit ten aanzien het GPBP is afgebeeld in punt 4.3.2.



Afbeelding 2.3.6 – De voor zware vrachtwagens toegankelijke wegen

Bron: Parkeeragentschap

2.3.7 Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride

Schoolbussen en autocars

Afb. 2.3.7 Bepaalde scholen beschikken over een schoolbusdienst, waarvoor parkeerzones voor bussen in hun buurt noodzakelijk zijn. Daarenboven is ook in het kader van bepaalde activiteiten of uitstappen een bus vereist en is er dus behoefte aan parkeergelegenheid.

Autocars worden gebruikt om andere personen dan scholieren te vervoeren, meer bepaald naar openbare of sportvoorzieningen.

In de gemeente zijn er tal van plaatsen voorbehouden voor bussen en autocars, gezien het grote aantal scholen op het grondgebied van de gemeente. De slechte algemene bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aanwezigheid van grote scholen (o.a. Europese school, Frans Lyceum) verklaren eveneens het belang van een schoolbusdienst.

Deze voorbehouden plaatsen dienen voor velen van hen tevens als Kiss- & Ridezone, aan het begin en het eind van de lessen.

Er zijn 24 stations, die samen goed zijn voor 120 PAE (Personenauto-equivalent)-plaatsen. Driekwart van deze plaatsen zijn voor scholen, de rest voor sport- of culturele activiteiten.

De Kiss- & Ridezones

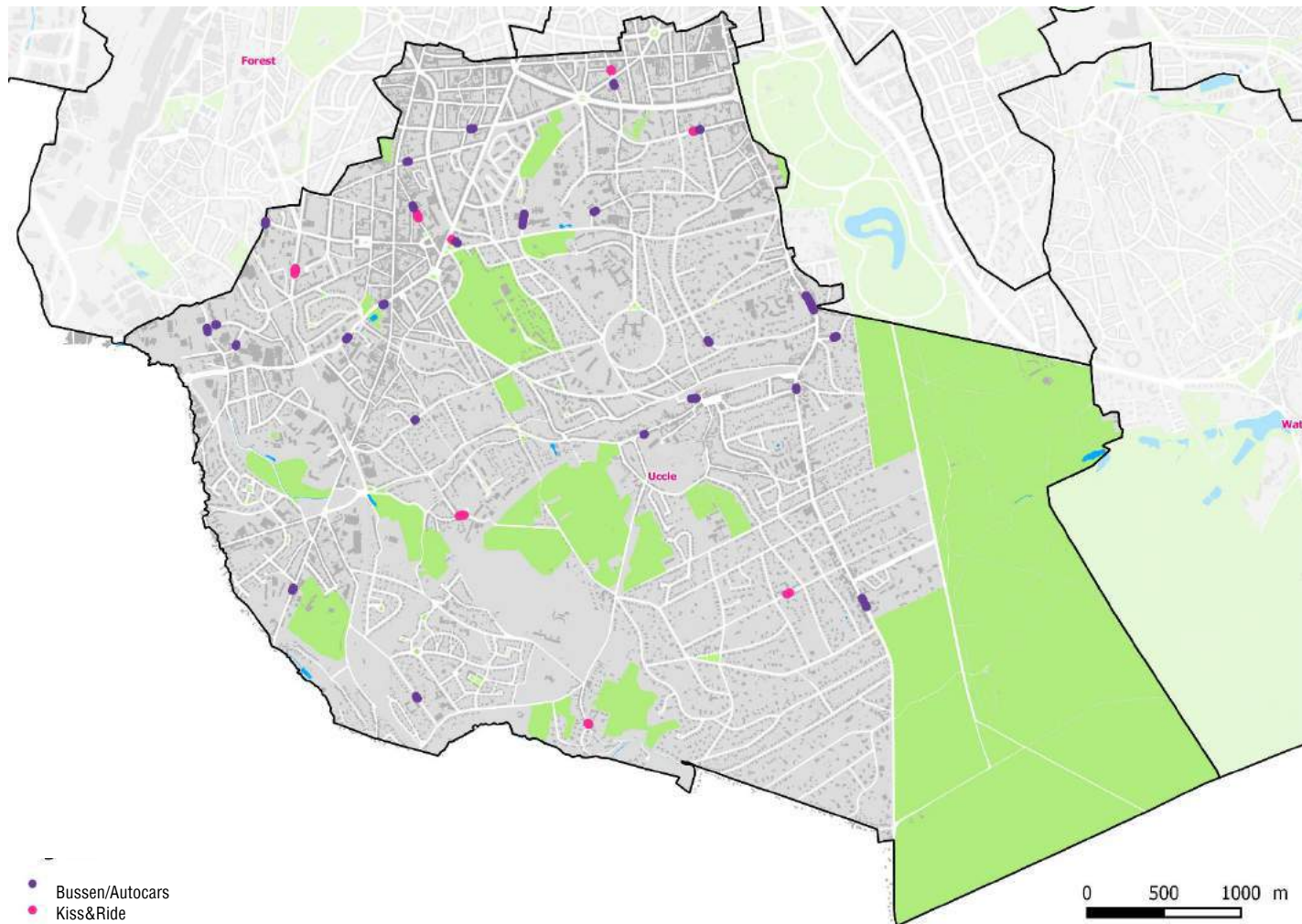
Een Kiss- & Ridezone is een plaats waar een voertuig stopt om een passagier te laten in- of uitstappen. Kiss- & Ride-zones bestaan niet in het Verkeersreglement. Het gaat om een begrip dat z'n wettelijke waarde ontleent aan het E1-bord (parkeren verboden, maar stilstaan toegelaten), waaraan doorgaans een onderbord wordt toegevoegd.



Kiss- & Ridezones zijn vaak nodig in de buurt van openbare instellingen, in het bijzonder scholen, die een sterke in- en uitstroom kennen gedurende korte perioden. Deze zones dienen om kinderen veilig te laten in- en uitstappen en om de verkeershinder op de rijweg te verminderen.

Om het stilstandprincipe in acht te kunnen nemen, moet de passagier zich zelfstandig kunnen voortbewegen. Een Kiss- & Ridezone is dus niet geschikt voor kinderen die naar de kleuterschool gaan, aangezien die te jong zijn om alleen uit de auto te stappen en doorgaans vergezeld worden tot aan de klas. Een zone voor kortparkeren (die niet mag worden verward met een Kiss- & Ridezone en waar men even mag blijven stilstaan) is meer aangewezen voor deze gebruikers.

Er zijn in Ukkel 8 Kiss- & Ridestations op de openbare weg, waarvan 6 in de buurt van een school (Val Fleuri, Montjoie-instituut, collège Saint-Pierre, Frans Lyceum, école des Eglantiers en Verrewinkelschool). De 2 andere zijn gelegen vóór het Cavell-ziekenhuis en op het Heldenplein. Al deze K&R-zones zijn in totaal goed voor 32 parkeerplaatsen. Er dient te worden opgemerkt dat sommige scholen verschillende ingangen hebben (vaak in aangrenzende straten) en dat de K+R-zones niet noodzakelijkerwijs aan de hoofdingang van de instelling liggen.

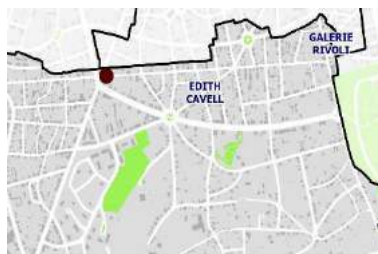


Afbeelding 2.3.7 – Ligging van de voor autocars, schoolbussen en Kiss & Ride voorbehouden plaatsen

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

2.3.8 Tweewielige motorvoertuigen

Afb. 2.3.8 In de gemeente is thans 1 station voor tweewielige motorvoertuigen. Het is gelegen in de Vanderkinderestraat, tegenover de Brugmannlaan 240.



Legende

● Plaatsen motorrijwielen

Afbeelding 2.3.8 - Ligging van de plaatsen voor tweewielige motorvoertuigen

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

2.3.9 Parkeren van fietsen

Afb. 2.3.9b De gemeente biedt 80 stations voor kortparkeren (niet overdekte inrichtingen type fietsboog) die samen goed zijn voor een parkeercapaciteit van 296 fietsen.

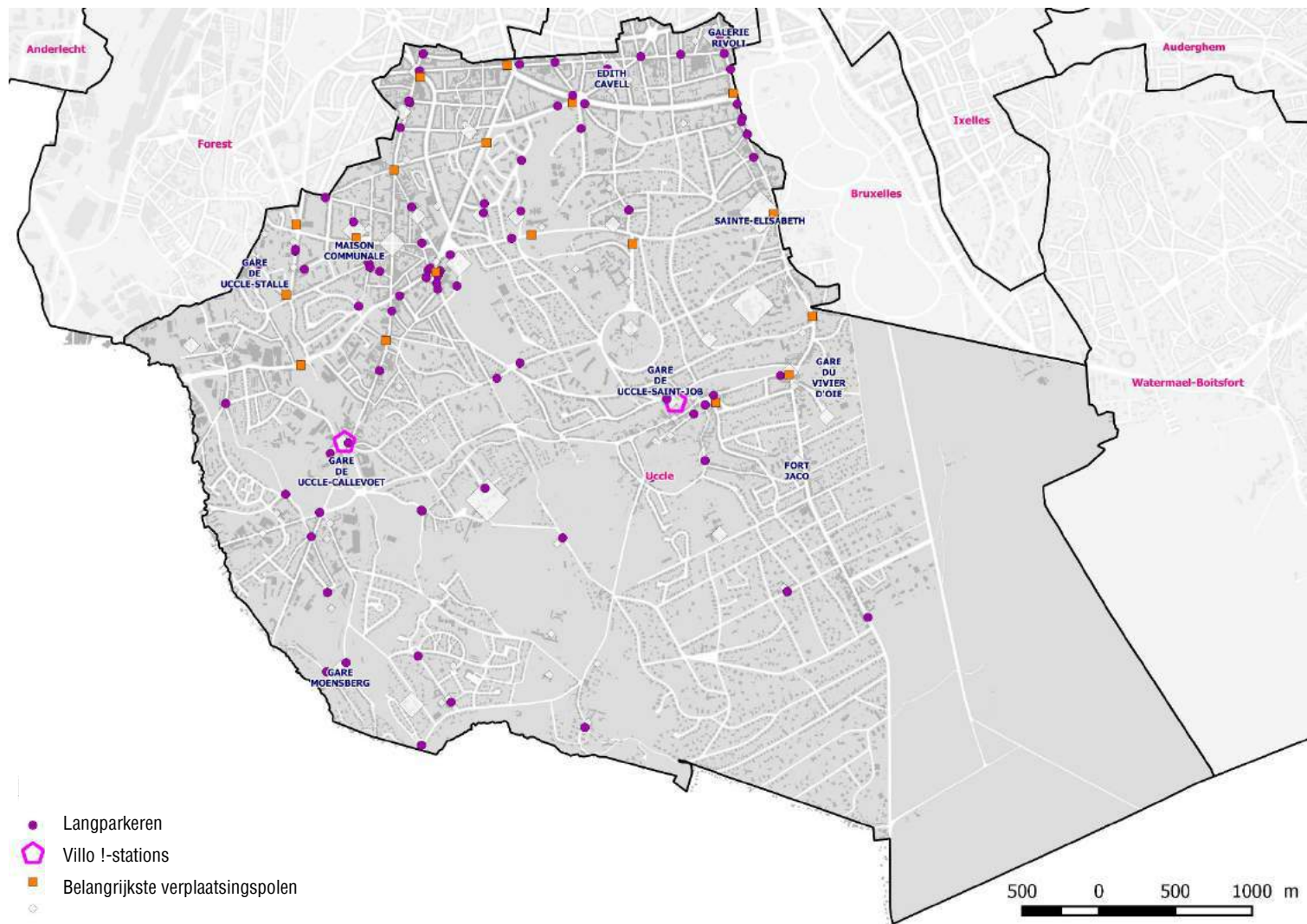
De best uitgeruste sectoren zijn het noorden van de gemeente (Vanderkindere, Churchill, Bascule) en de sector Brugmann/gemeentehuis.

De parkeergelegenheid voor langparkeren (al dan niet beveiligde overdekte plaatsen) is beschikbaar in 2 stations en is goed voor 112 plaatsen, met een grote overdekte parking met 100 plaatsen in het station Calevoet en 12 plaatsen in het station Sint-Job.

De gemeente beschikt bovendien over een goed netwerk van Villo !-stations met 20 terminals, geconcentreerd in de dichtbevolkte helft (noorden) van de gemeente. Enkele zones in het zuiden zijn verwaarloosd: Fort Jaco, het zuiden van de Alsebergsesteenweg, station Sint-Job en station Moensberg.

Kortparkeren		Langparkeren		Totaal	
80 stations	296 plaatsen	2 stations	112 plaatsen	82 stations	408 plaatsen

Afbeelding 2.3.9a – Voorzieningen en capaciteit voor fietsen



Afbeelding 2.3.9b - De fiets- en Villo !-parkeerplaatsen!

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap en Dienst mobiliteit van de Gemeente, juli 2014

2.3.10 Transitparkings

Inleiding

Er zijn thans 8 transitparkings dicht bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in totaal goed voor zo'n 1850 plaatsen. Het Iris 2-Plan voorziet tegen 2020 de terbeschikkingstelling van meer dan 16.000 parkeerplaatsen aan de rand van de stad.

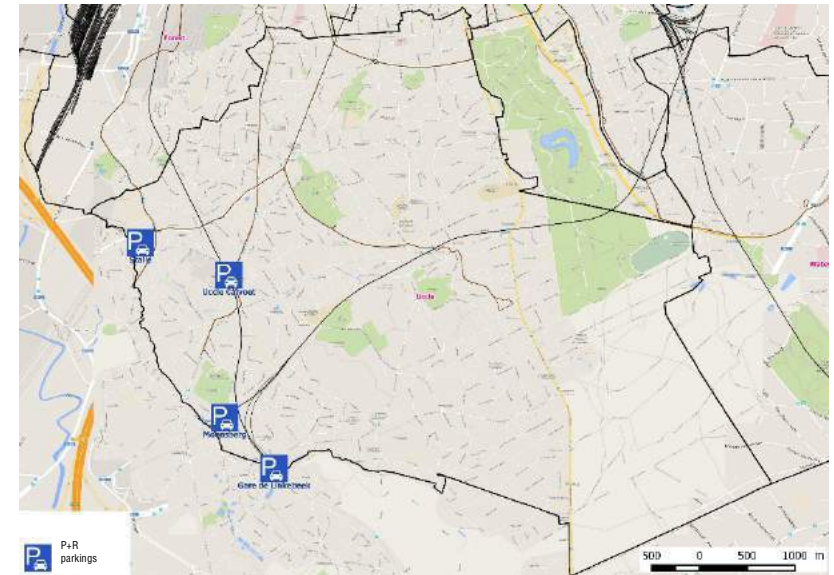
Een van deze parkings ligt op het grondgebied van de gemeente Ukkel, in de Stallestraat, en biedt thans 383 plaatsen. Ze is ideaal gelegen in de buurt van verkeerswisselaar nr. 18 op de Ring van Brussel; ze is tevens goed bereikbaar met het openbaar vervoer, aangezien het ook het eindstation is van premetrolijn nr. 4 die Stalle verbindt met het Noordstation.

Er rijdt een pendelbus tussen de parking en Vorst-Nationaal als er events plaatsvinden.

Bestaande toestand

Afb. 2.3.10 De parking Stalle is niet beheerd (niet-gereguleerde zone) en is verzadigd door de aanzienlijke en nagenoeg exclusieve aanwezigheid van studenten van het opleidingscentrum in de buurt, wat tevens een parkeerverschuiving naar de openbare weg in de aangrenzende straten met zich meebrengt. Ze kan dus momenteel haar rol van P+R niet spelen.

We dienen tevens te wijzen op de aanwezigheid van kleine parkings P+R (capaciteit van minder dan 100 plaatsen) in station Kalevoet en station Moensberg, waarvan de geplande ontwikkeling de rol van P+R op termijn zullen versterken. Het station van Linkebeek op de buitenrand van de gemeentegrens, wordt eveneens gebruikt als P+R en zou op korte termijn wel eens een grotere rol toebedeeld kunnen krijgen (besprekingen aan de gang tussen de gemeente en Infrabel).



Afbeelding 2.3.10 – Ligging van de P+R in Ukkel en directe omgeving

2.4 Vrijstellingskaarten

2.4.1 Bewonerskaarten

Overeenkomstig het GPBP voorziet het vergoedingsreglement dat in de gemeente van kracht is sinds 1 september 2014 vrijstellingskaarten voor de bewoners, naar rato van maximaal twee per gezin, en voor andere soorten gebruikers.

Sinds 1 september 2014 biedt de gemeente Ukkel virtuele kaarten.

In 2015 zijn 4.500 kaarten afgeleverd.

2.4.2 Andere vrijstellingskaarten

Volgende door het GPBP voorziene kaarten gelden in de gemeente:

- tijdelijke bewoner;
- bedrijven en zelfstandigen;
- verstrekker van dringende en niet dringende medische zorgen;
- autodelen

De voorgestelde tarieven zijn conform de gewestelijke minima.

De hoeveelheden per gebruiker zijn conform het GPBP.

2.5 De parkeervraag

De vraag wordt beoordeeld ten opzichte van de bezettingsgegevens die door het Agentschap en Brussel Mobiliteit in 2014 zijn genoteerd en wordt verfijnd door de rotatie-enquête die het studie bureau in de lente van 2015 heeft uitgevoerd.

2.5.1 Bezetting overdag en 's nachts

Afb. 2.5.1a en b **Overdag** zijn 17'050 voertuigen geteld voor 21'655 plaatsen (behalve inritten en voorbehouden plaatsen). Deze bezetting verschilt volgens de aangewende reglementering:

- in rode zone: 410 voertuigen voor 419 plaatsen;
- in blauwe zone: 680 voertuigen voor 655 plaatsen;
- in groene zone: 2'200 voertuigen voor 2'239 plaatsen;

Voor de gereglementeerde zone bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad zo 100%.

- in niet-gereguleerde zone: 13'250 voertuigen voor 17'655 plaatsen (behalve inritten en voorbehouden plaatsen), wat een gemiddelde bezettingsgraad oplevert van 75%.

Deze toestand vertoont sterke contrasten al naargelang van de wijken van de gemeente. Meer bepaald in de multifunctionele wijken is de druk eerder groot (statistische sectoren: Globe, Centrum, Le Chat en Langeveld evenals Fort-Jaco).

Het zuiden van de gemeente kampt niet met grote bezettingsproblemen; de bezetting is er eerder gering.

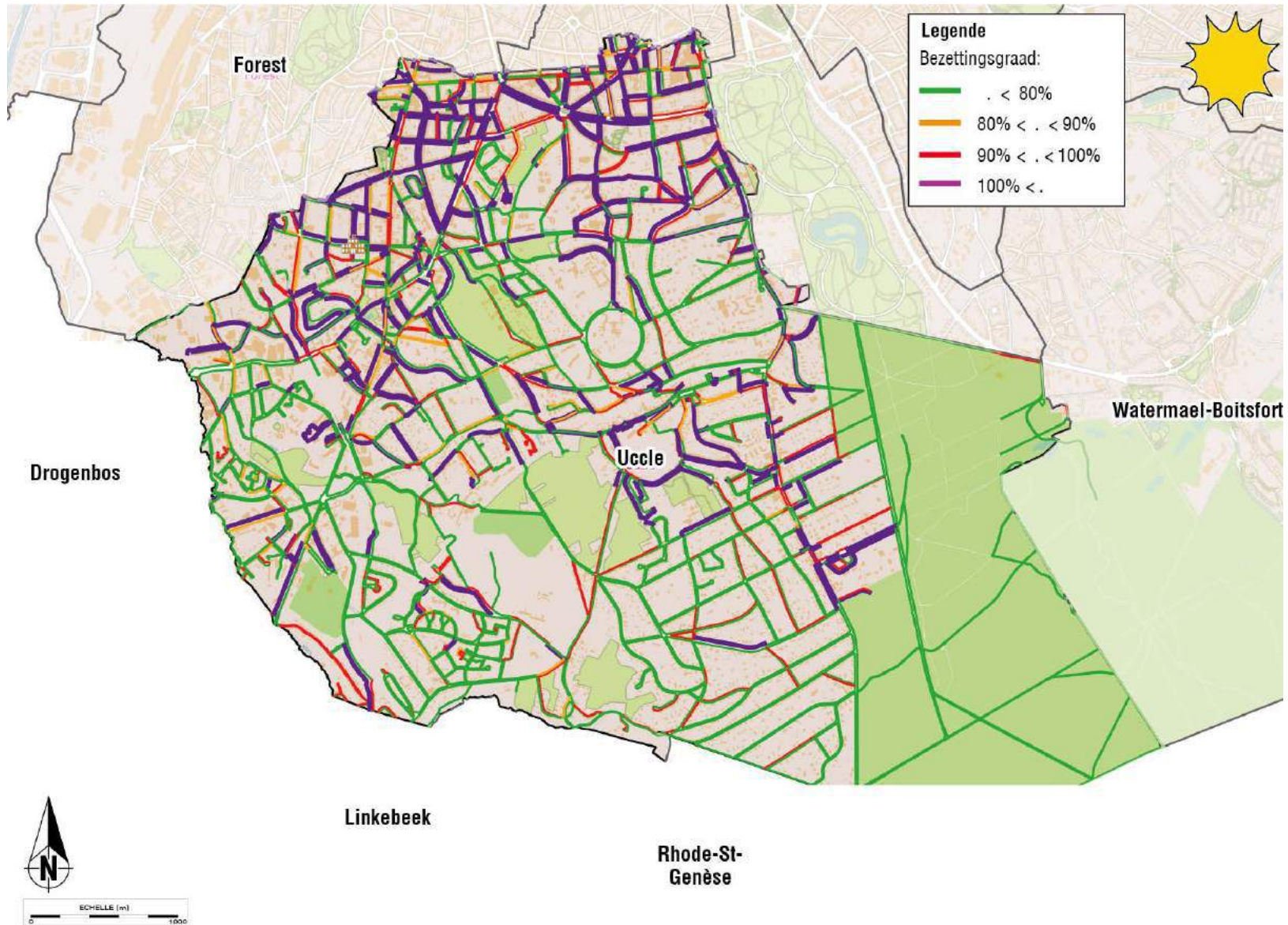
Zonder rekening te houden met de voorbehouden plaatsen en de inritten is de toestand de verzadiging nabij, ongeacht de geldende reglementering. Voor meer nauwkeurigheid ten opzichte van de werkelijkheid, moeten de voorbehouden plaatsen en de inritten die in situ eveneens worden gebruikt, worden meegeteld.

's Nachts is de bezettingsgraad vergelijkbaar met deze die overdag is vastgesteld met 17'150 getelde voertuigen (behalve inritten en voorbehouden plaatsen).

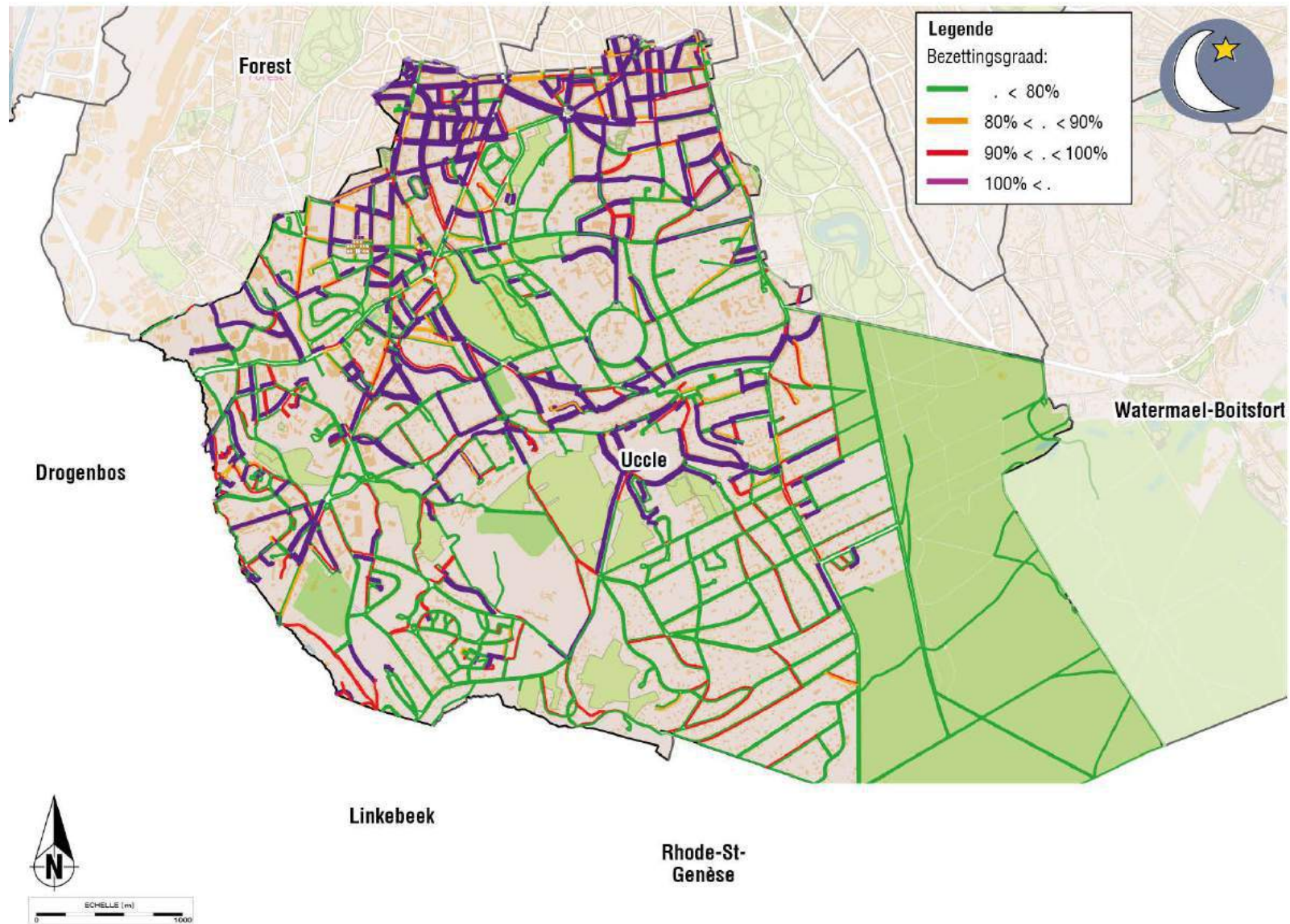
- in rode zone: 370 voertuigen voor 419 plaatsen;
- in blauwe zone: 750 voertuigen voor 655 plaatsen;
- in groene zone: 2'460 voertuigen voor 2'239 plaatsen;

Voor de gereglementeerde zone bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad zo 108%, waaruit een overbezetting van het aanbod blijkt.

- in niet-gereguleerde zone: 12'700 voertuigen voor 17'655 plaatsen (behalve inritten en voorbehouden plaatsen), wat een gemiddelde bezettingsgraad oplevert van 72%.



Afbeelding 2.5.1a – Bezettingsgraad overdag



Afbeelding 2.5.1b – Bezettingsgraad 's nachts

2.5.2 Rotatie-enquête m.b.t. de geparkeerde voertuigen

Inleiding

Afb. 2.5.2a Met de rotatie-enquêtes m.b.t. de geparkeerde voertuigen kan een licht worden geworpen op de parkeervraag van de automobilisten in de wijken waar de enquête werd uitgevoerd.

Het gaat erom de nummerplaten van de op de plaatsen geparkeerde voertuigen gedeeltelijk (om de anonimiteit van de eigenaar te garanderen) en volgens een vooraf bepaald ritme (uur of half uur) te noteren. Voor elk voertuig in een groene of blauwe zone wordt de aanwezigheid van de bewonerskaart gespecificeerd, om zicht te krijgen op de praktijken op het terrein.

Met de resultaten kunnen volgende vragen worden beantwoord:

- wie zijn de gebruikers: bewoners, pendelaars of bezoekers?
- welke categorie gebruikers maakt het vaakst gebruik van het aanbod: langparkeeders (werknemers, langdurig geparkeerde auto's) of kortparkeeders (klanten, bezoekers, ...)?
- zijn de zonetypes aangepast aan de vraag? Hoelang wordt er in werkelijkheid geparkeerd?
- worden de regels, globaal genomen, goed nageleefd?

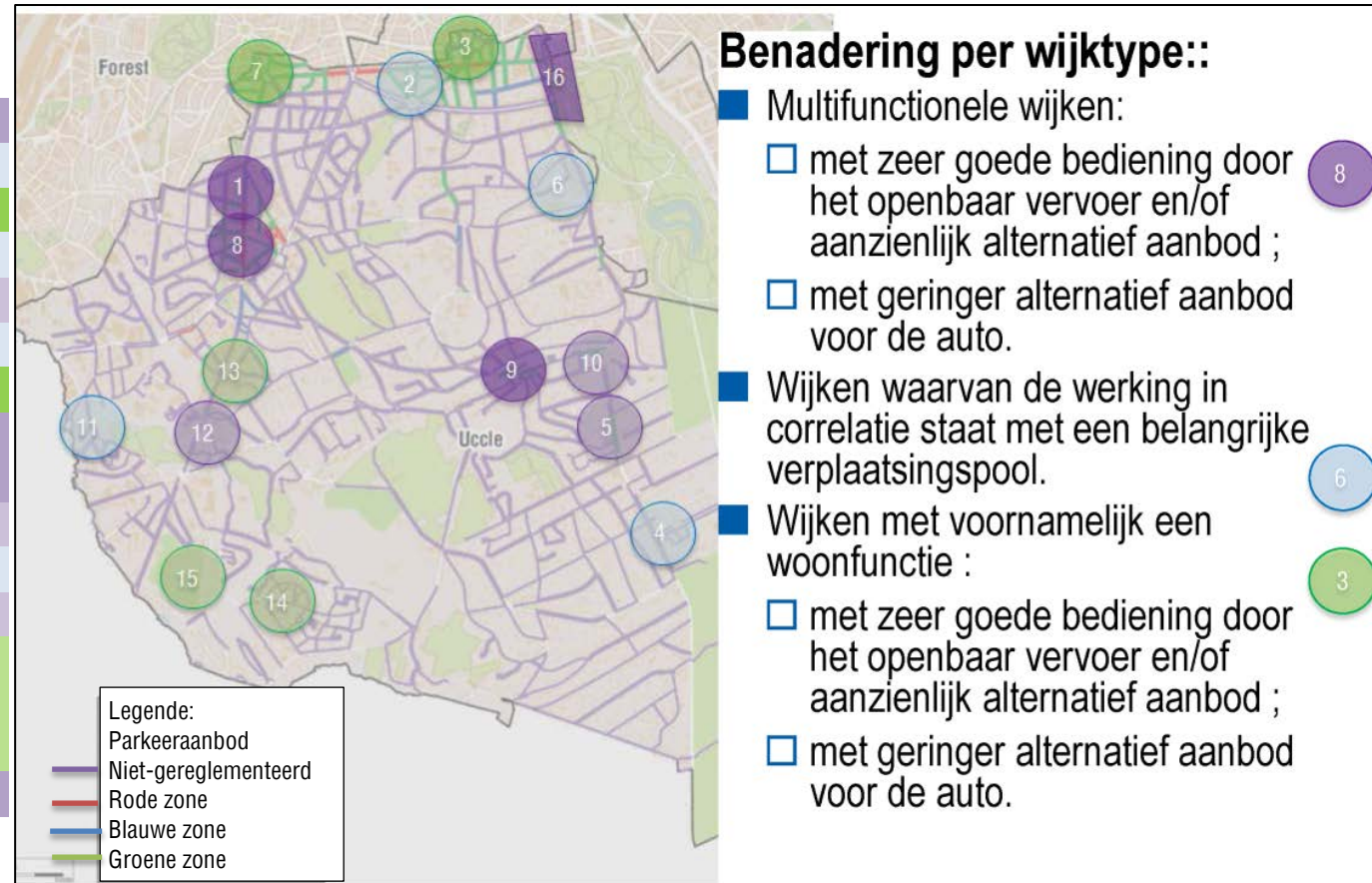
Voor deze enquête is de keuze gevallen op 16 wijken in Ukkel die alle wijktypes van Ukkel zo goed mogelijk vertegenwoordigen. Sommige zijn tevens opgenomen vanwege hun meer problematische ligging in termen van parkeren, die bij de diagnosestelling is vastgesteld of die reeds bekend was. Men treft er verschillende wijktypes aan.

1	Ukkel-Centrum	9	Sint-Job
2	Cavell - Churchill	10	Diesdelle
3	Molière	11	Menhirs – Parking Stalle
4	Van Bever	12	Station Kalevoet
5	Fort-Jaco	13	Haan - Kippekens
6	Sint-Elisabeth	14	Homborch
7	Etoile – Coghen	15	Station Moensberg
8	Globe	16	Waterloo (Bascule)

Deze enquêtes zijn uitgevoerd op 24 / 26 / 31 maart en 2 april 2015 van 6u tot 20u op steekproeven die 20% van het parkeeraanbod op straat vertegenwoordigen. De details van de resultaten van de enquêtes worden in een bijlage voorgesteld.

Aan de hand van de steekproeftrekkingsmethode kan men zich een beeld vormen van de huidige toestand in een gegeven sector.

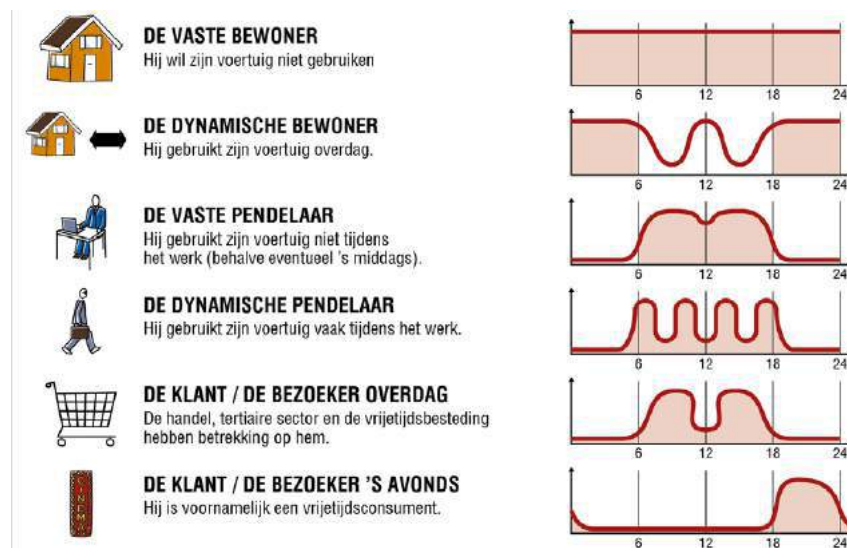
1	Ukkel-Centrum
2	Cavell - Churchill
3	Molière
4	Van Bever
5	Fort-Jaco
6	Sint-Elisabeth
7	Etoile – Coghen
8	Globe
9	Sint-Job
10	Diesdelle
11	Menhirs – Parking Stalle
12	Station Kalevoet
13	Haan - Kippekens
14	Homborch
15	Station Moensberg
16	Waterloo (Bascule)



Afbeelding 2.5.2a – Steekproeven voorwerp van de enquête

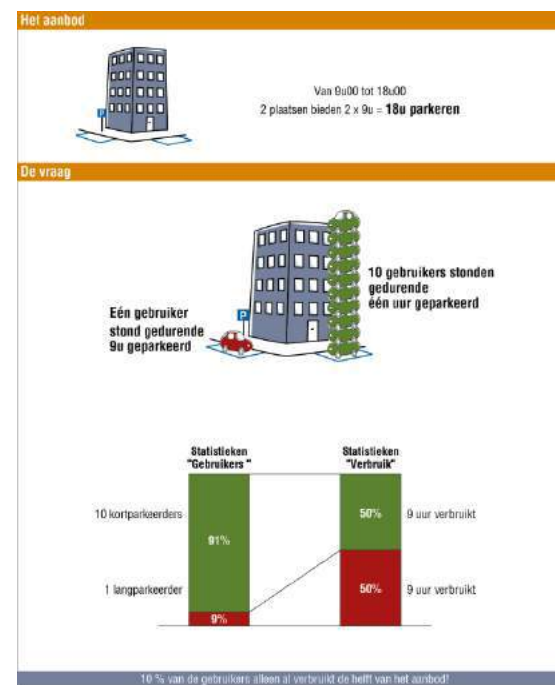
Afb. 2.5.2b De rotatie-enquêtes zijn dus bedoeld om de soorten gebruikers te identificeren ten aanzien van het aankomst-/vertrekkur en de parkeertijd.

Afbeelding 2.5.2b – De verschillende types gebruikers



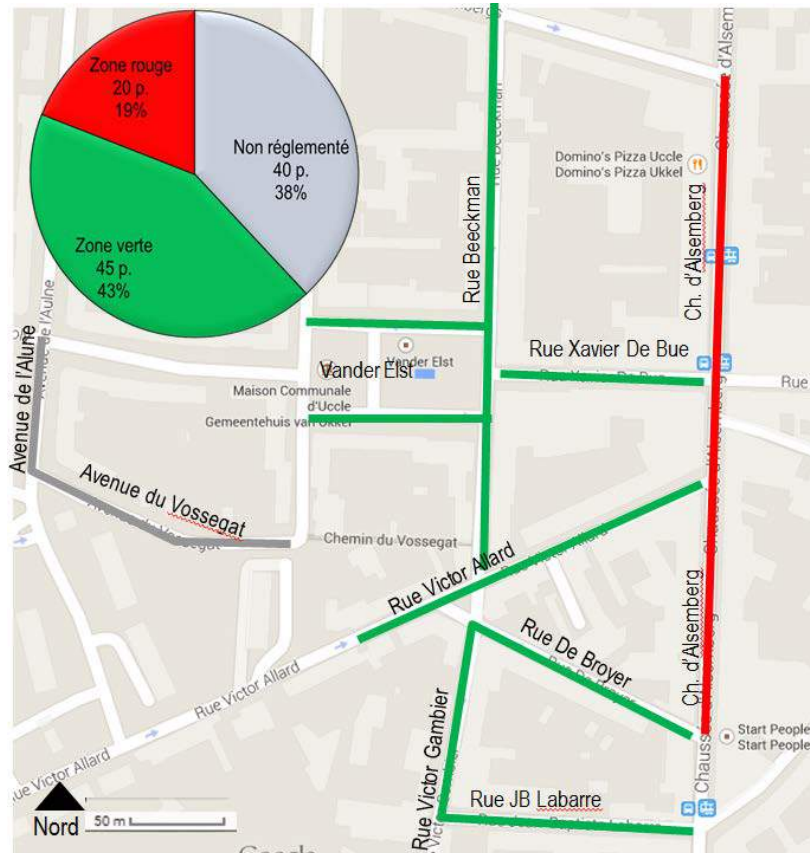
Afb. 2.5.2c Aan de hand van de rotatie-enquêtes kan tevens de aard van het ruimteverbruik worden vastgesteld: welke categorie gebruikers verbruikt het meeste ruimte? Een plaats met een sterke rotatie zal eerder door bezoekers worden gebruikt en vertegenwoordigt een geringer ruimteverbruik dan een parkeerplaats die wordt gebruikt door een langparkeerder (bewoner of pendelaar) die evenveel ruimte zal verbruiken als verschillende gebruikers op één en dezelfde plaats.

Afbeelding 2.5.2c – Het begrip rotatie



Voorstelling van de wijken waar de enquête werd uitgevoerd

Wijk 1: Ukkel-Centrum



Afbeelding 2.5.2-1: Gereguleerde straten in Ukkel-Centrum (2015)

Over het algemeen:

- Weinig bewoners overdag;
- Weinig voertuigen die lang of middellang parkeren (ong. 20);
- Sterke aanwezigheid van kortparkeerders.

In rode zone:

- Rotatie kenmerkend voor een kortparkeerzone;
- Weinig langparkeerders;
- Weinig bewoners.

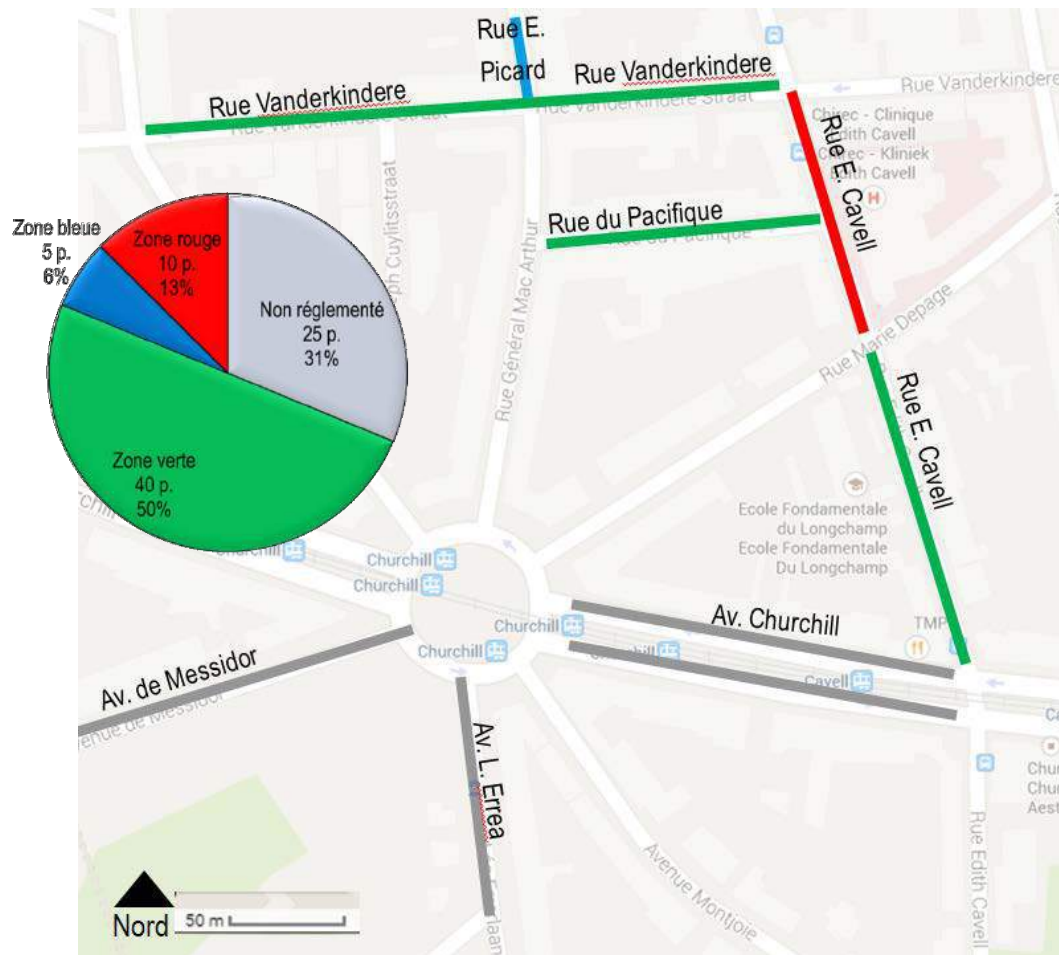
In groene zone:

- Rotatie kenmerkend voor een kortparkeerzone;
- Verschillende langparkeerders (ong. 15);
- Weinig bewoners.

In niet gereguleerde zone:

- Aanzienlijke aanwezigheid van bewoners en langparkeerders;
- Vraag naar kortparkeren eerder beperkt;
- Rotatie kenmerkend voor een zone voor middellang parkeren (3 voertuigen per plaats per dag).

Wijk 2: Cavell - Churchill



Afbeelding 2.5.2-2: Gereguleerde straten Cavell-Churchill (2015):

Over het algemeen:

- Aanzienlijke aanwezigheid van bewoners;
- Eerder goede rotatie niettegenstaande de groene zone in de steekproef.

In rode zone:

- De steekproeven in blauwe en rode zone volstonden niet om een zinnige analyse te maken.

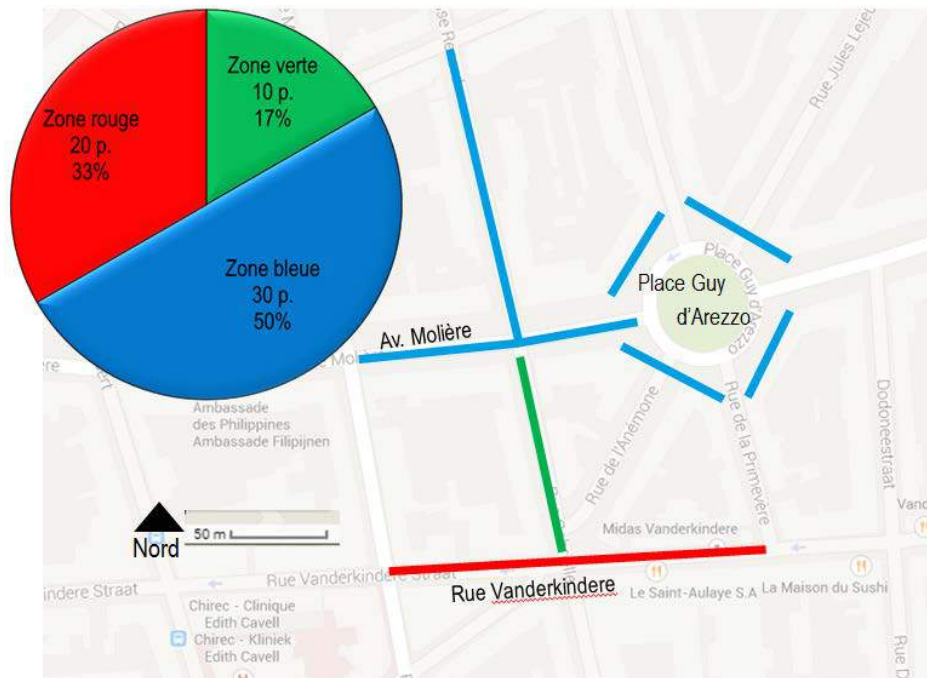
In groene zone:

- Vraag tegelijk gegeneerd door de bewoners, de langparkeerders en de kortparkeerders;
- Rotatie ligt dichtbij deze die is waargenomen in de zones voor middellang parkeren.

In niet-gereguleerde zone:

- Aanwezigheid van voor het merendeel bewoners.

■ Wijk 3: Molière



Afbeelding 2.5.2-3: Gereguleerde straten Molière (2015)

Over het algemeen:

- Aanzienlijke aanwezigheid van bewoners en langparkeerders;
- Een niet te verwaarlozen aandeel kortparkeerders.

In rode zone:

- Toestand kenmerkend voor een zone voor middellang parkeren / langparkeren;
- Te lange parkeertijd en te veel bewoners (in theorie uitgesloten door de reglementering);
- Niet te verwaarlozen aandeel ongeoorloofd parkeren is drukingsfactor op het aanbod.

In groene zone:

- De steekproef in groene zone volstaat niet om een zinvolle analyse te maken.

■ Wijk 4: Van Bever

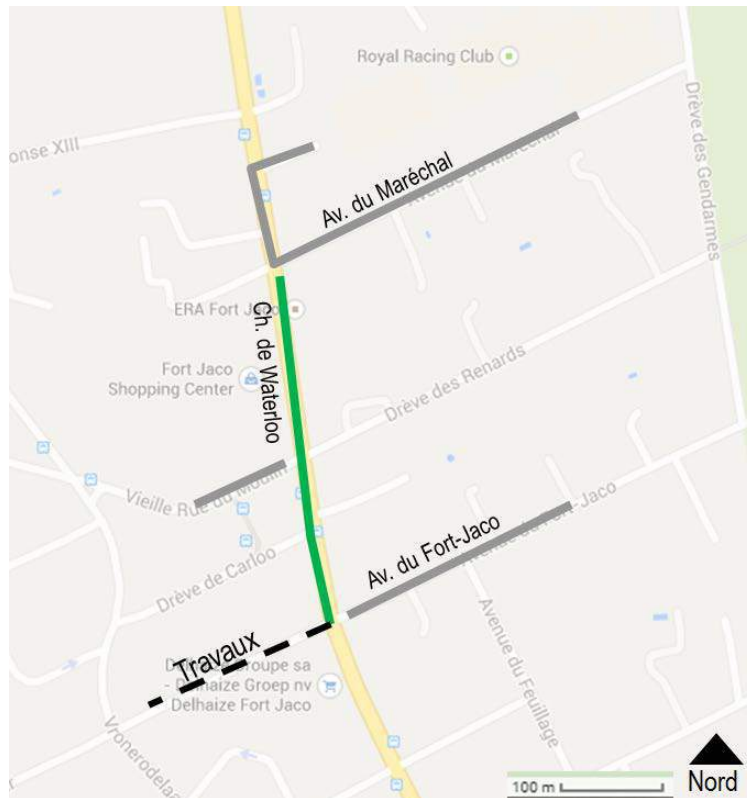


Afbeelding 2.5.2-4: Gereguleerde straten Van Bever (2015)

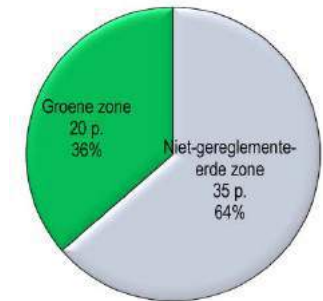
Over het algemeen:

- In hoofdzaak vraag naar langparkeren die kan worden gelijkgesteld met gebruikers-pendelaars, ten opzichte van de aankomst- en vertrekuren (vraag van het IRSA)

Wijk 5: Fort-Jaco



Afbeelding 2.5.2-5: Gereguleerde straten Fort-Jaco (2015)



Over het algemeen:

- Aanzienlijke aanwezigheid van bewoners;
- Aanzienlijke vraag naar kortparkeren.

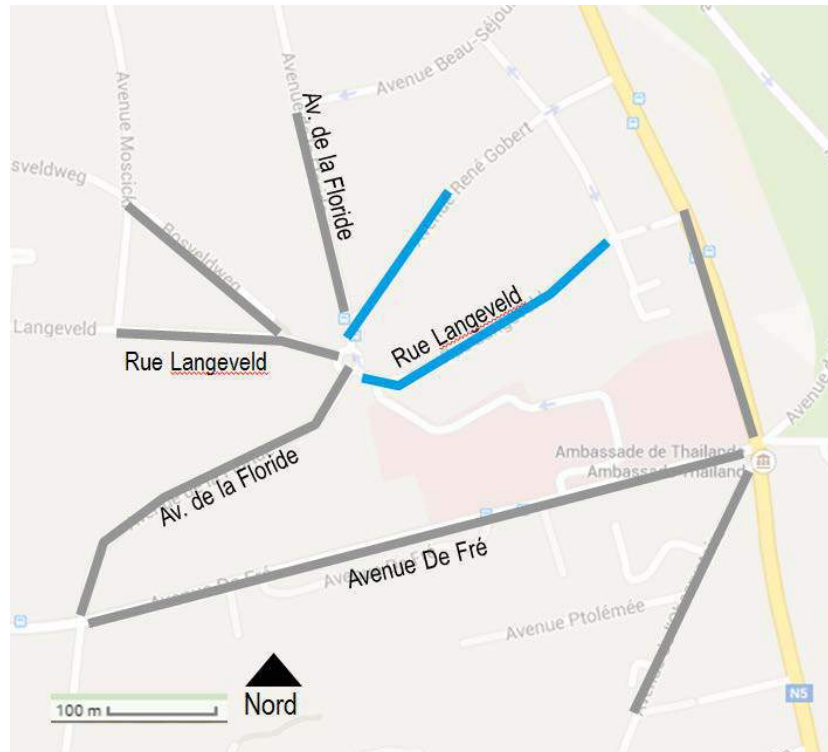
In groene zone:

- Geringe vraag van de bewoners;
- Aanzienlijk aandeel kortparkeren;

In niet-gereguleerde zone:

- Structuur van de gebruikers coherent met het gebrek aan reglementering;
- Aanzienlijk aandeel bewoners en kortparkeerders;

■ Wijk 6: Sint-Elisabeth



Afbeelding 2.5.2-6: Gereguleerde straten Sint-Elisabeth (2015)



Over het algemeen:

- Aanzienlijke aanwezigheid van bewoners;
- Niet te verwaarlozen aandeel langparkeerders.

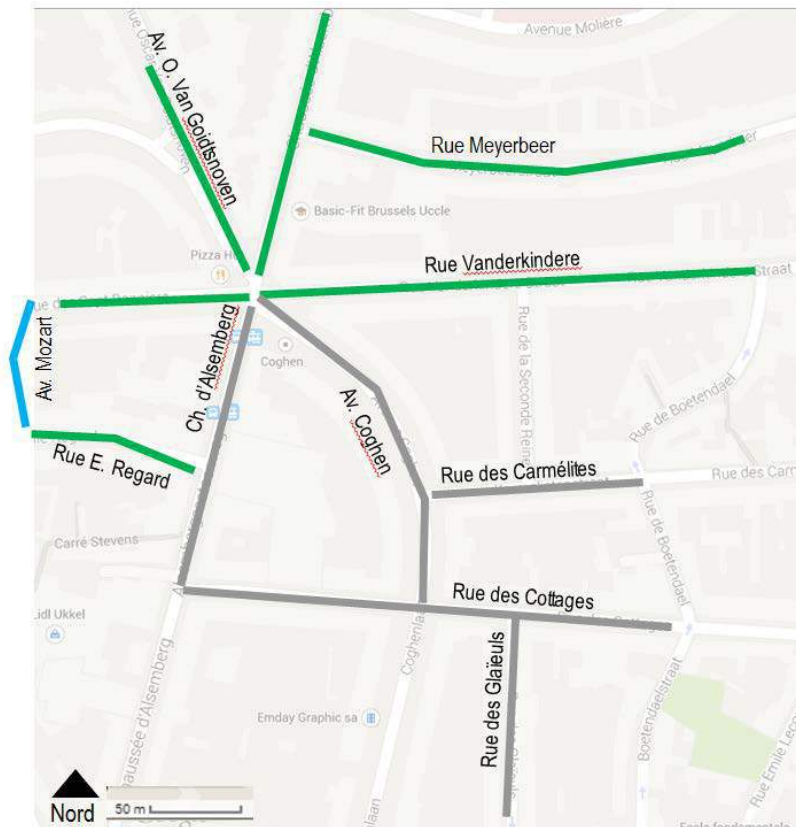
In blauwe zone:

- Vraag wordt gekenmerkt door een mix van types: tegelijk de vraag naar kortparkeerders en van de bewoners.
- Te veel vraag naar langparkeerders ten opzichte van de geldende reglementering.

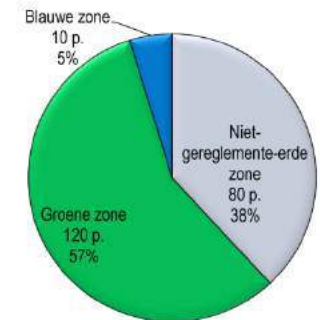
In niet-gereguleerde zone:

- Een eerder sterke rotatiegraad in vergelijking met wat wordt vastgesteld in niet-gereguleerde zones. Deze heeft te maken met:
 - de sterke bezetting van bijna 90 % overdag (verzadiging 's ochtends);
 - het niet te verwaarlozen aandeel van de vraag naar kortparkeerders (ongeveer 38 % van de gebruikers).

Wijk 7: Etoile - Coghen



Afbeelding 2.5.2-7: Gereguleerde straten Etoile-Coghen (2015)



Over het algemeen:

- Vraag voor het merendeel gegeneerd door de bewoners;
- Parkeerprobleem vooral 's avonds;
- De aanwezigheid van de privéparkings van de handelszaken (Lidl, Delhaize) vangen de vraag van de kortparkeerders op.

In groene zone:

- Weinig vraag buiten die van de bewoners.

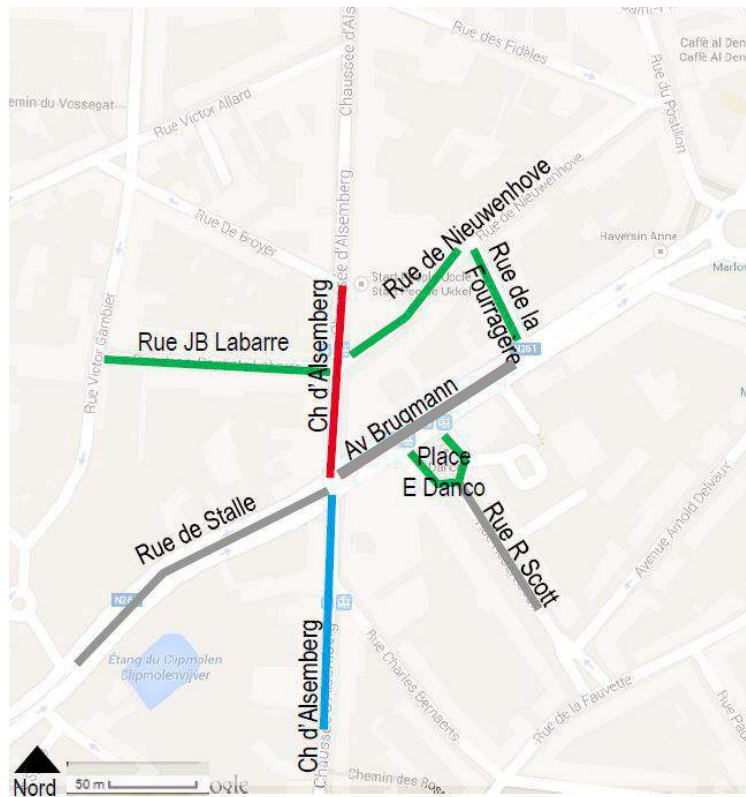
In blauwe zone:

- De steekproef in de blauwe zone volstond niet om een zinvolle analyse te maken.

In niet-gereguleerde zone:

- Vraag voor het merendeel gegeneerd door de bewoners, net als wat wordt vastgesteld in heel de steekproef;
- Aanzienlijke aanwezigheid van auto's die langdurig parkeren.

Wijk 8: Globe



Afbeelding 2.5.2-8: Gereguleerde straten Globe (2015)

Over het algemeen:

- Overwegend vraag naar langparkeren;
- Eerder hoge rotatie die door gereguleerde zones kan worden gegenereerd.

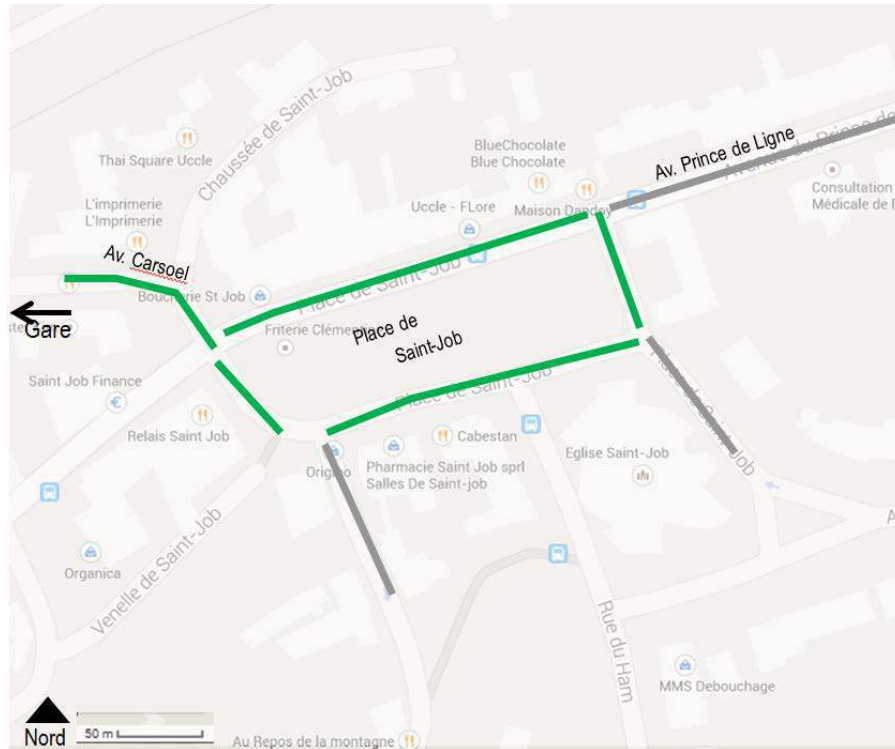
In rode zone:

- De steekproeven in rode zone volstonden niet om een zinvolle analyse te maken.

In groene zone:

- Rotatiegraad ietwat sterker dan deze die doorgaans worden gemeten in zones voor langparkeren;
- Sterke aanwezigheid van voertuigen die langdurig parkeren;
- Niet te verwaarlozen aandeel vraag naar kortparkeren.
- Structuur coherent ten opzichte van het type wijk en de afwezigheid van kortparkeren;
- Voor het merendeel vraag naar langparkeren:
 - bewoners en langdurig geparkeerde voertuigen;
 - langparkeren kan worden gelijkgesteld met de vraag van de pendelaars;

■ Wijk 9: Sint-Job



Afbeelding 2.5.2-9: Gereguleerde straten Sint-Job (2015)

Over het algemeen:

- Aanzienlijk deel van de vraag naar kortparkeren in de structuur van de gebruikers die weinig van het aanbod verbruiken
- Sterke aanwezigheid van bewoners
- Ruimte in hoofdzaak verbruikt door vraag naar langparkeren

In groene zone:

- Potentieel kortparkeren
- Weinig bewoners overdag
- Aanzienlijke vraag naar langparkeren

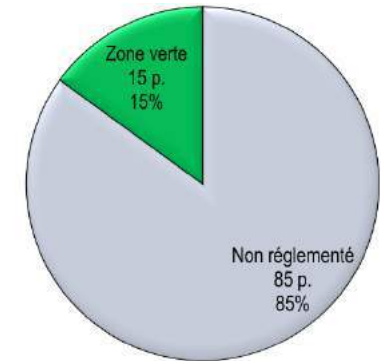
In niet-gereguleerde zone:

- Aanzienlijk aandeel langparkeren

Wijk 10: Diesdelle



Afbeelding 2.5.2-10: Gereguleerde straten Diesdelle (2015)



Over het algemeen:

- Weinig bewoners (in vergelijking met andere zones);
- Gemiddelde vraag en veel kortparkeren.

In groene zone:

- Potentieel kortparkeren;
- Weinig vraag naar langparkeren (inclusief bewoners).

In niet-gereguleerde zone:

- Potentieel kortparkeren;
- Niet te verwaarlozen aandeel van de bewoners.

Wijk 11: Menhirs – Parking Stalle

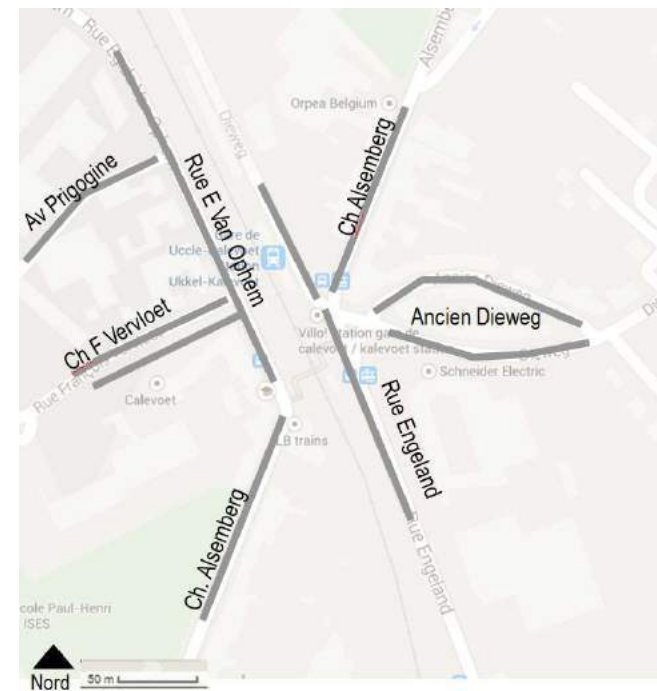


Afbeelding 2.5.2-11: Gereguleerde straten Menhirs – Parking Stalle(2015)

Over het algemeen:

- Overwegend vraag naar lang- en middellang parkeren die verband houdt met de werking van het station (aan- en vertrektijden) die kan worden gegenereerd door de pendelaars of door het opleidingscentrum in de buurt.

Wijk 12: Station Kalevoet



Afbeelding 2.5.2-12: Gereguleerde straten Station Kalevoet (2015)

Over het algemeen:

- Aanzienlijke vraag naar langparkeren
- Potentieel kortparkeren
- Niet te verwaarlozen aandeel van bewoners

Wijk 13: Haan - Kippekens

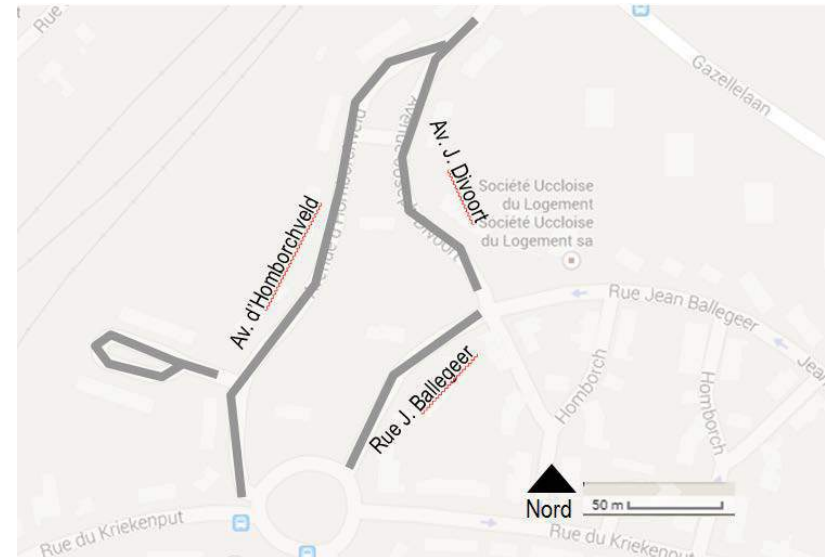


Afbeelding 2.5.2-13: Gereguleerde straten Haanstraat - Kippekensstraat (2015)

Over het algemeen:

- Sterke aanwezigheid van langdurige geparkeerde voertuigen en bewoners
- Overwegend vraag naar langparkeren
- Potentieel vraag naar kortparkeren

Wijk 14: Homborch

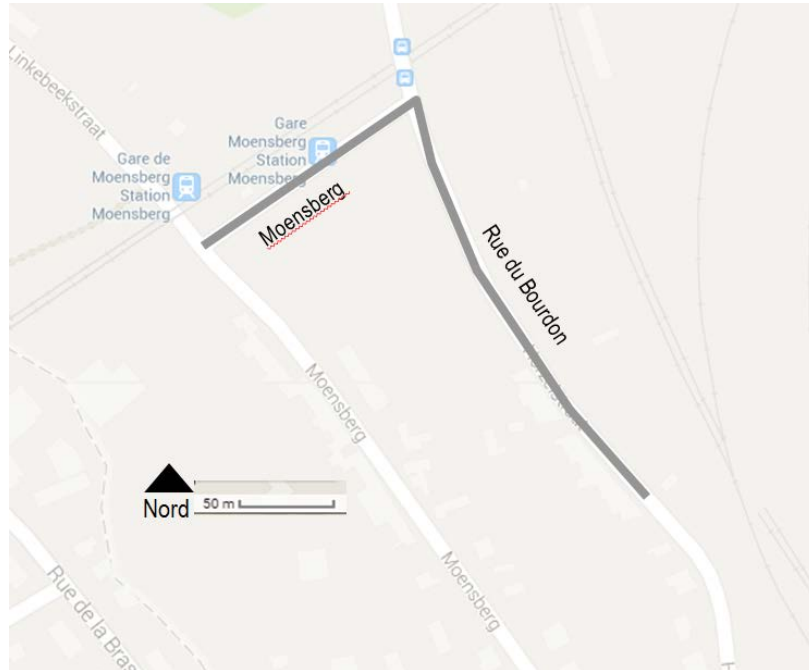


Afbeelding 2.5.2-14: Gereguleerde straten Homborch (2015)

Over het algemeen:

- Overwegend vraag naar langparkeren met in hoofdzaak bewoners.

■ Wijk 15: Station Moensberg

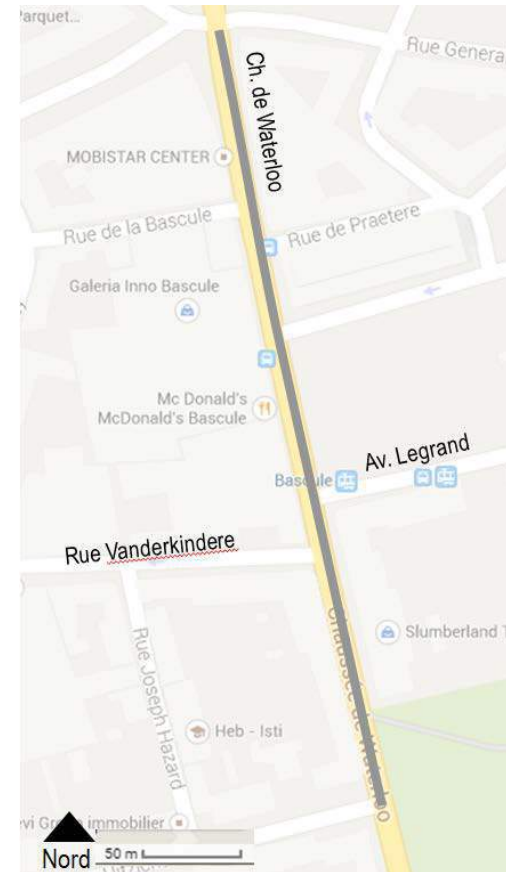


Afbeelding 2.5.2-15: Gereguleerde straten Station Moensberg (2015)

Over het algemeen:

- Weinig vraag (weinig vraag van pendelaars voor het ogenblik)
- Vraag in hoofdzaak gegenereerd door de bewoners

■ Wijk 16: Bascule



Afbeelding 2.5.2-16: Gereguleerde straten Bascule (2015)

Over het algemeen:

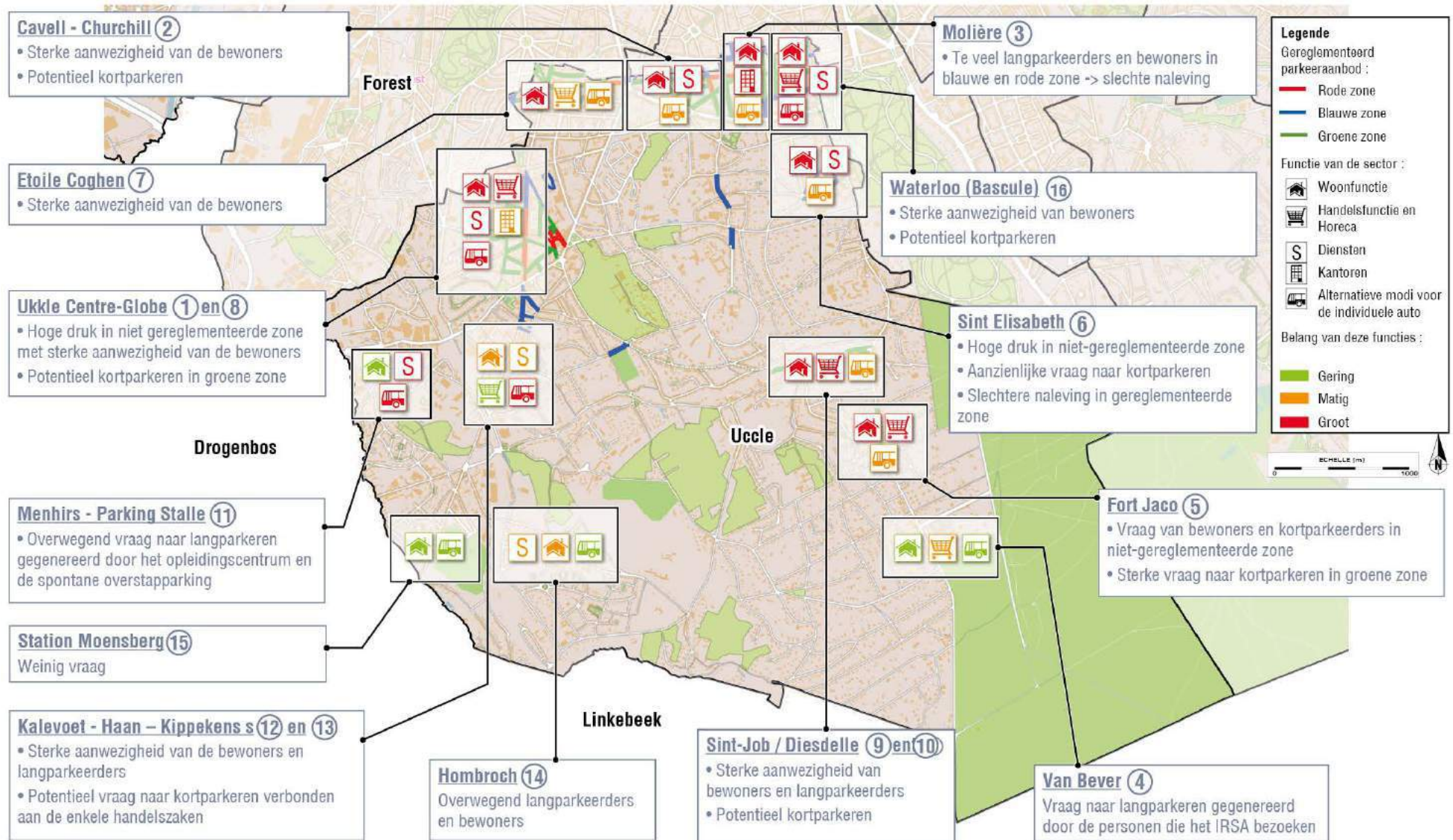
- Vraag gemengd:
 - sterke aanwezigheid van bewoners
 - potentieel kortparkeren;
 - niet te verwaarlozen aandeel van langparkeren.

2.5.3 Samenvatting van de resultaten van de rotatie-enquêtes

Afb. 2.5.3 De gereguleerde zones werden ingevoerd volgens de evolutie van de stadsontwikkeling en de parkeerproblemen die er betrekking op hadden , wat heeft geleid tot toestanden waar de reglementering een optimale benutting van de parkeerplaatsen in de weg staat:

- algemeen genomen wordt de rode zone ingevoerd en genereert ze gedragingen conform de doelstellingen van dit type zone. Toch stelt men in bepaalde wijken vast dat een groot aantal gebruikers de reglementering niet naleeft;
- over het algemeen is de werking van de blauwe zone niet optimaal: ze wordt in geringe mate nageleefd (vraag naar langparkeren zonder vrijstellingskaart), wat leidt tot minder rotatie. Ze is vaak gelegen rond verplaatsingspolen en kan niet inspelen op de vraag die eigen is aan de infrastructuur die ze bedient en evenmin op de behoeften van de wijk;
- met de groene zone in de dichtbevolkte gebieden (Ukkel-Centrum, Cavell-Churchill) kan niet worden ingespeeld op de vraag naar kortparkeren, waarin de handelszaken en diensten geïnteresseerd zijn;
- het gebrek aan reglementering in de buurt van dichtbevolkte gebieden (Ukkel-Centrum, Cavell-Churchill) leidt tot verzadiging of vertoont een leemte in de bebouwbare zones met grote uitdagingen op middellange/ lange termijn (Moensberg, Calevoet, Haan - Kippeken).

Meer details over de resultaten van de parkeerenquêtes vindt u in een bijlage bij dit document.



Afbeelding 2.5.3 – Samenvatting van de resultaten van de rotatie-enquêtes

3. Bepaling van de uitdagingen van de gemeente

3.1 Vrijwaren van de parkeergelegenheid voor de bewoners

Afbeelding 3.3 Een optimalisering van het gebruik van de parkeerplaatsen is noodzakelijk om de "bewoonbaarheid" en de aantrekkelijkheid van de gemeente te garanderen. De hoofdmoot van de vraag gaat uit van de bewoners die in bepaalde wijken worden geconfronteerd met andere gebruikers. De parkeerproblematiek van de bewoners is dus overheersend.

Het komt erop aan de toestand voor de bewoners te verbeteren:

- in de dichtbevolkte wijken en de wijken met veel economische activiteiten;
- in de directe omgeving van de aangrenzende gemeenten waar het parkeeraanbod is gereguleerd en een overloopeffect naar de gemeente Ukkel genereert (Vorst en Elsene).

De uitdagingen bestaan erin tegelijk de bewoners te vrijwaren tegen de vraag van de andere gebruikers, een beheerst gebruik van de auto door de bewoners in de hand te werken en ervoor te zorgen dat iedereen toegang heeft tot de handelszaken en diensten.

3.2 Vrijwaren van de economisch activiteit en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen

De dynamiek van het grondgebied van Ukkel wordt gedefinieerd als haar vermogen om bewoners en/of productieve resources en de diensten die er betrekking op hebben, aan te trekken. Een aantrekkelijk kader bieden, de parkeerinformatie overzichtelijker maken en mikken op verantwoorde mobiliteit die het verkeer en de tijd die nodig is om een parkeerplaats te zoeken vermindert, staan centraal in de uitdagingen van het GPAP.

3.3 Het parkeeraanbod voor specifieke doeleinden (voorbehouden plaatsen) garanderen en het gebruik van alternatieven voor individueel vervoer per auto promoten.

Deze uitdaging bestaat in het treffen van passende maatregelen en het voeren van aangepaste acties, zodat kan worden voldaan aan de normen en drempels die zijn vastgelegd in het GPBP met betrekking tot het parkeeraanbod voorbehouden voor specifieke doeleinden (cf. hoofdstuk 2.3) evenals voor de alternatieven voor de individuele auto.

3.4 De resources voor parkeertoezicht aanpassen.

Toezicht is een van de sleutelfactoren voor een succesvol parkeerbeleid.

Het moet dus aan het aanbodvolume worden aangepast.

Om te worden nageleefd moet een regel zichtbaar en leesbaar zijn en moet men hem goed begrijpen.

3.5 Uitdagingen verbonden aan het GMP

Het GPAP sluit aan op de richtsnoeren van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Kenmerk	Uitdagingen	Doelstellingen	Voorbeelden van acties die kunnen worden overwogen
Residentieel	Parkeren voor de bewoners vergemakkelijken	De druk op de openbare weg verminderen	Aanzetten tot het gebruik van privéparkeervoorzieningen
		De naleving verbeteren	Communiceren om ervoor te zorgen de regels goed worden begrepen en toegepast
		Ervoor zorgen dat men interessante feedback krijgt	Het beheer van de vrijstellingskaarten optimaliseren
	Het parkeren van de pendelaars verschuiven	De rotatie verbeteren	De zone voor kort- en middellang parkeren uitbreiden
	De alternatieven voor de individuele auto promoten	De verkeersellende in de stad oplossen	Stations voor autodelen aanleggen
Handelszaken; Horeca en diensten	De economische aantrekkelijkheid vrijwaren en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen	De rotatie verbeteren	De zone voor kort-, en zelfs zeer kort parkeren uitbreiden (rol van de rode zone)
	De aantrekkelijkheid van de handelszaken vrijwaren	Het aantal auto's verminderen	De openbare wegruimte herbestemmen ten gunste van de zachte modi
		Het zoeken naar een parkeerplaats vergemakkelijken	De nieuwe technologieën gebruiken voor parkeren
	De goede bereikbaarheid garanderen	De druk op de openbare weg verminderen	Parkeergelegenheid buiten de openbare weg aanbieden
	Leveringen vergemakkelijken	Vermijden dat de doorstroming van het verkeer wordt gehinderd	Leveringszones aanleggen
		Strikte begin- en einduren voorstellen en doen naleven in leveringszones	Voor toezicht geschikte resources inzetten
	De verdeling van de openbare parkeer onder alle gebruikers van de stad regelen	De reglementering doen evolueren	Het aantal voorbehouden plaatsen maximaliseren

Afbeelding 3.3: Tabel met de uitdagingen van de gemeente

Mix van functies	De economische aantrekkelijkheid vrijwaren en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen	De naleving van de geldende reglementering nastreven	Rondes organiseren die heel de duur van het betalend parkeren dekken
	Parkeren voor de bewoners vergemakkelijken en tegelijk de bereikbaarheid van de handelszaken optimaliseren	De druk op de openbare weg verminderen	De zone voor kortparkeren uitbreiden
		De rotatie verbeteren	De controle toespitsen op de overschrijdingen van de parkeertijd
	Het parkeren van de pendelaars verschuiven	De druk op de openbare weg verminderen	Oplossingen voor buiten de openbare weg uitwerken
	De toegang tot de schoolinstellingen of recreatievoorzieningen vergemakkelijken	De druk op de openbare weg verminderen	De verplaatsingen per fiets doen toenemen
Stedenbouwprojecten	Parkeren voor de bewoners vergemakkelijken	De verzadiging van de openbare weg vermijden	Alternatieven voor de auto voorstellen
	De toekomstige behoeften bevatten	Stadsontwikkeling begeleiden	Toepassing van de normen voor renovaties en nieuwbouw
Aanleg/uitbreiding van parkeergelegenheid buiten de openbare weg	Het parkeren op de openbare weg beheersen	Vernieuwende oplossingen uitwerken	Pooling van de parkeerplaatsen overwegen
	Nieuwe opportuniteiten buiten de openbare weg aanbieden en onder de aandacht brengen		Telebewegwijzering effectief maken
Nabijheid van de andere gemeenten van het BHG	De overloopeffecten beperken Streven naar een betere leesbaarheid van betalend parkeren	De regels op schaal van het gewest harmoniseren	De continuïteit van de reglementering met de aangrenzende gemeente waarborgen

4. Actieplan

4.1 Actie 1: evolutie van het gereguleerde aanbod op de openbare weg

4.1.1 Algemene principes

Het nieuwe parkeerplan beoogt:

- de harmonisatie van de gewestelijke praktijken:
 - een straat met een constante typologie die door 2 of meer gemeenten loopt, moet een unieke reglementering hebben;
 - om de continuïteit met de reglementering van de buurgemeenten te verzekeren.
- de invoering van een duidelijk parkeeraanbod op termijn dat uitsluitend berust op drie soorten reglementeringen (de rode, de groene en de grijze zone).

Het plan is opgebouwd rond drie krachtlijnen

- de uitbreiding van de groene zone langs de gemeentegrenzen, erop lettend dat waar nodig de zones voor kortparkeren gehandhaafd blijven om een overloopeffect vanaf de aangrenzende gemeenten te beperken;
- de geleidelijke afschaffing van de blauwe zone en de vervanging ervan door een andere gereguleerde zone. De blauwe zone bereikt namelijk zijn rotatiedoelstellingen niet;

- na een effectenbeoordeling van de eerste uitgevoerde maatregelen, de eventuele integratie op termijn van een grijze zone in relevante sectoren.
 - tussen een zone voor kortparkeren en een zone voor langparkeren;
 - in sectoren waar het belangrijk is de vraag naar langparkeren te beperken en tegelijkertijd te voorzien in parkeergelegenheid voor de bewoners.

Overloopeffecten beperken

In het noorden en het noordwesten van de gemeente is het overlooperisico vanaf de gemeenten van Vorst en Elsene sterk aanwezig vanwege de strengere reglementeringen in deze gemeenten. Bovendien blijkt uit de enquêtes een grote druk op het niet-gereguleerd parkeren. Om aan deze problemen tegemoet te komen, zijn de straten dicht bij de gemeentegrenzen gereguleerd. Het komt erop aan een antwoord te bieden in overeenstemming met de toestand in de aangrenzende gemeenten.

In de multifunctionele polen de rotatie bevorderen en voorzien in parkeergelegenheid voor de bewoners.

De wijze waarop gereguleerd parkeren in sommige wijken werd uitgevoerd, heeft geleid tot een reglementering die niet langer is aangepast. Zoals in de buurt van het gemeentehuis, ingedeeld als groene zone, waar uit de rotatie-enquêtes een potentiële vraag naar kortparkeren is gebleken, wat coherent is rekening houdend met het omringende sociaal-economische weefsel. De invoering van een zone voor kort parkeren lijkt meer aangepast. In deze wijken met een sterke woonfunctie moet tijdens de dag echter in parkeergelegenheid voor de bewoners worden voorzien. De grijze zone stemt overeen met deze behoeften en kan dus rond de bestaande rode zones in de multifunctionele polen worden ingevoerd. Het betreft de volgende polen: Vanderkinderestraat, Gemeentehuis, Globe, Kalevoet, Sint-Job, Sint-Elisabeth en Fort-Jaco

Rond de specifieke verplaatsingspolen de stadsontwikkeling en de gebruiken ondersteunen.

Gerichte acties voor de ontwikkeling van alternatieve vervoerswijzen en ter bevordering van modal shift zullen worden uitgevoerd in bepaalde wijken waar de uitdagingen:

- op korte termijn minder belangrijk zijn, maar waar vastgoedprojecten in ontwikkeling zijn;
- slechts een specifiek thema betreffen.

4.1.2 Voorgestelde maatregelen

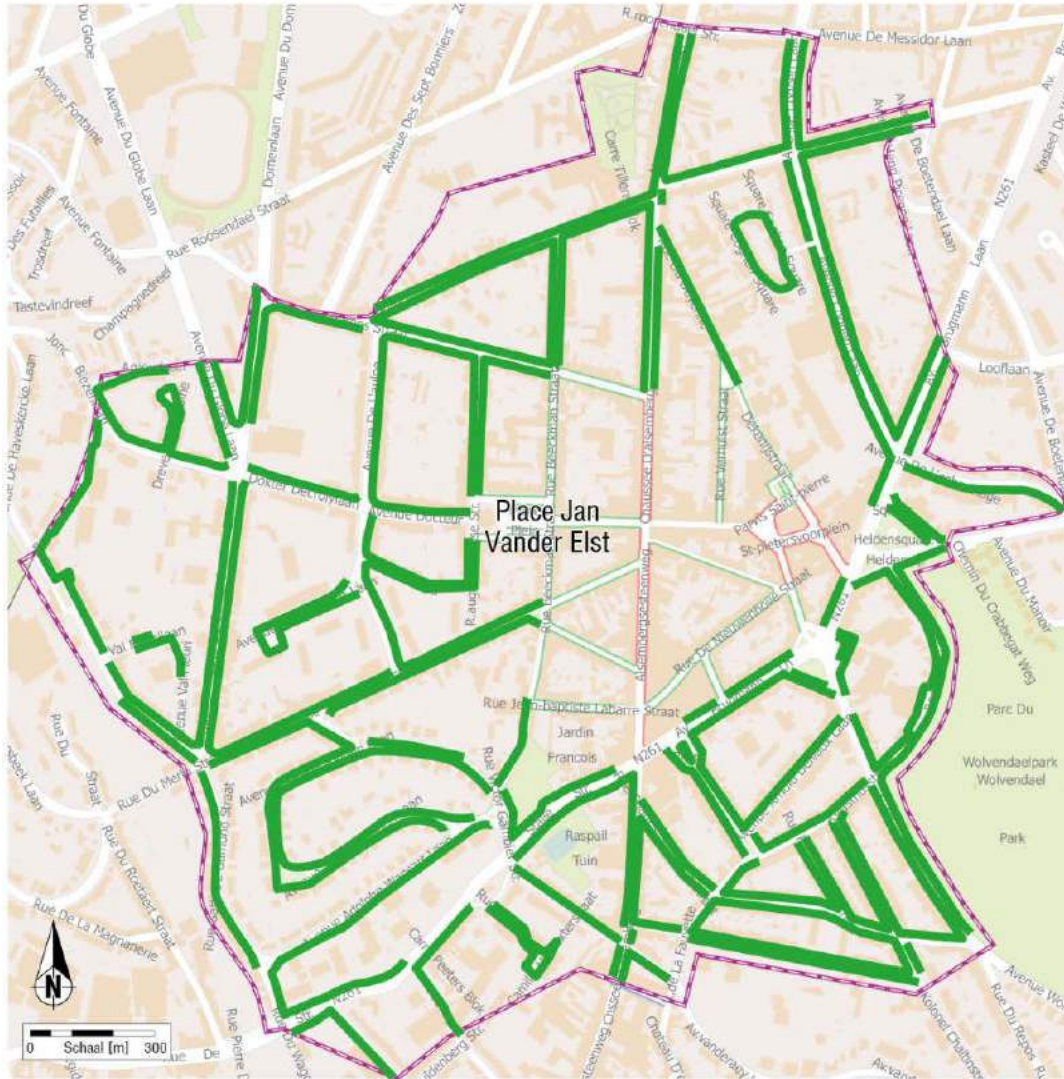
Voor elke wijk die tijdens de diagnose werd onderzocht, werd een fiche opgesteld met de evolutie van de reglementering in deze wijken met:

- het betrokken sectorplan en de nieuwe reglementering;
- de weergave van de bestaande toestand;
- de weergave van het aanbod in de geplande toestand (fase 1 met eventueel onderscheid stap 1).

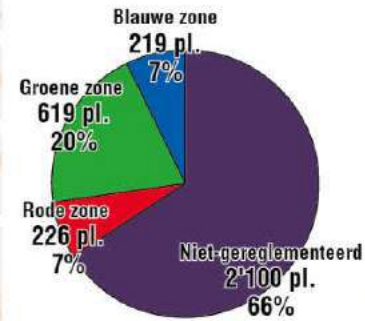
De vermelde cijfers zijn ter informatie vermeld en zullen pas definitief worden vastgesteld na controle van het exact aantal plaatsen (buiten eventueel voorbehouden parkeerplaatsen).

De sectoren 14 (Homborch) en 15 (Station Moensberg) werden niet in kaart gebracht voor zover niet-gereguleerd parkeren in deze sectoren dat zou moeten blijven, althans in fase 1.

Sectoren 1 en 8: Ukkel-Centrum - Globe – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 2**



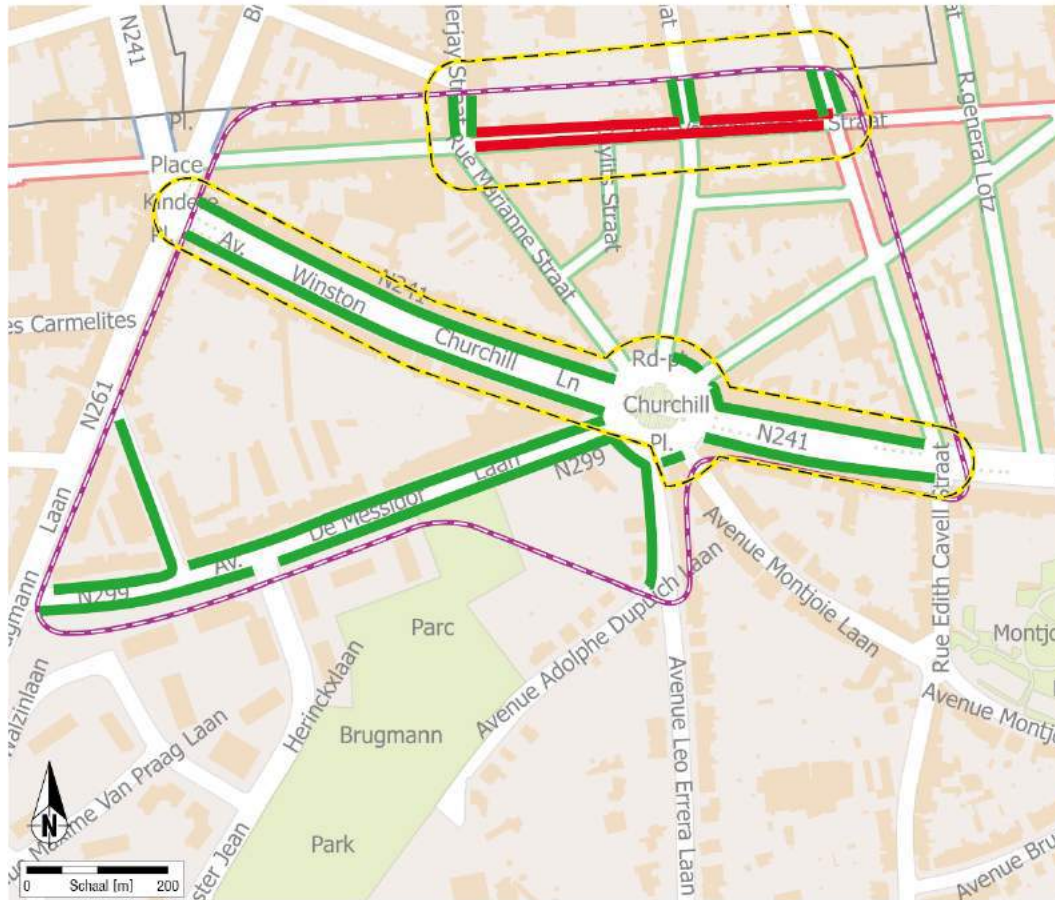
Uitdagingen

- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

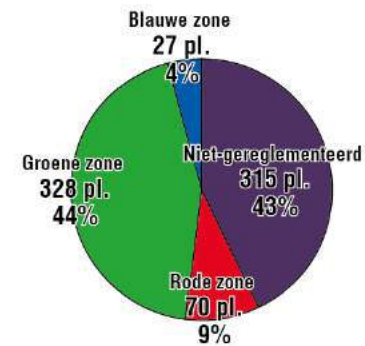
Actie

- De wijziging van de reglementering zal plaatvinden in stap 2 van fase 1

Sector 2: Cavell – Churchill – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1**



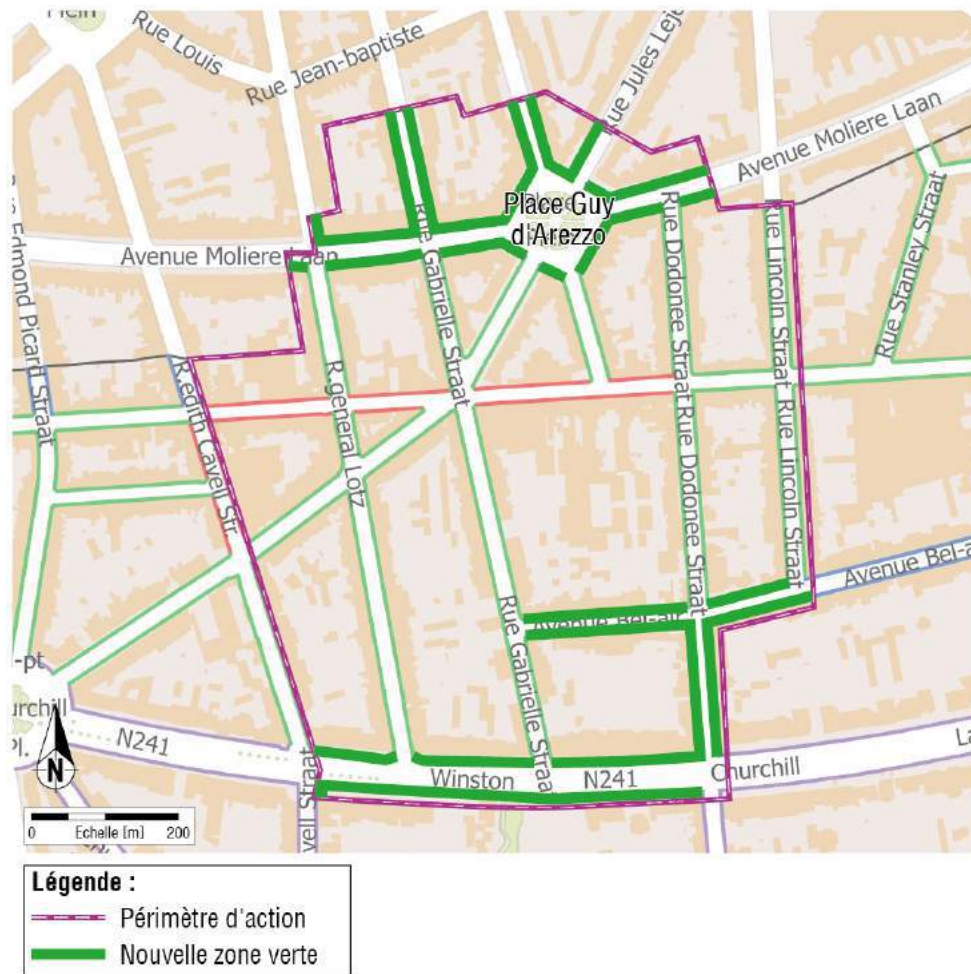
Uitdagingen

- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

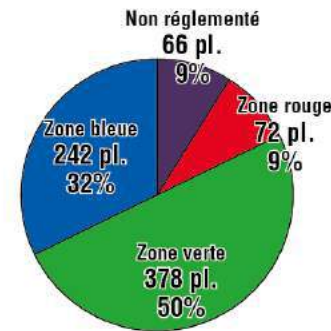
Actie

- Uitbreiding van de rode en groene zones
- Modal shift bevorderen

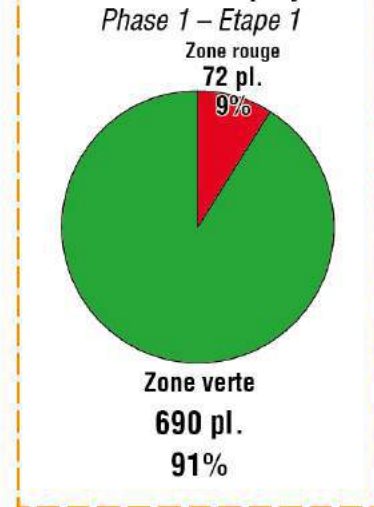
Secteur 3 : Molière – Evolution de la réglementation



Offre : situation existante



Offre : situation projetée



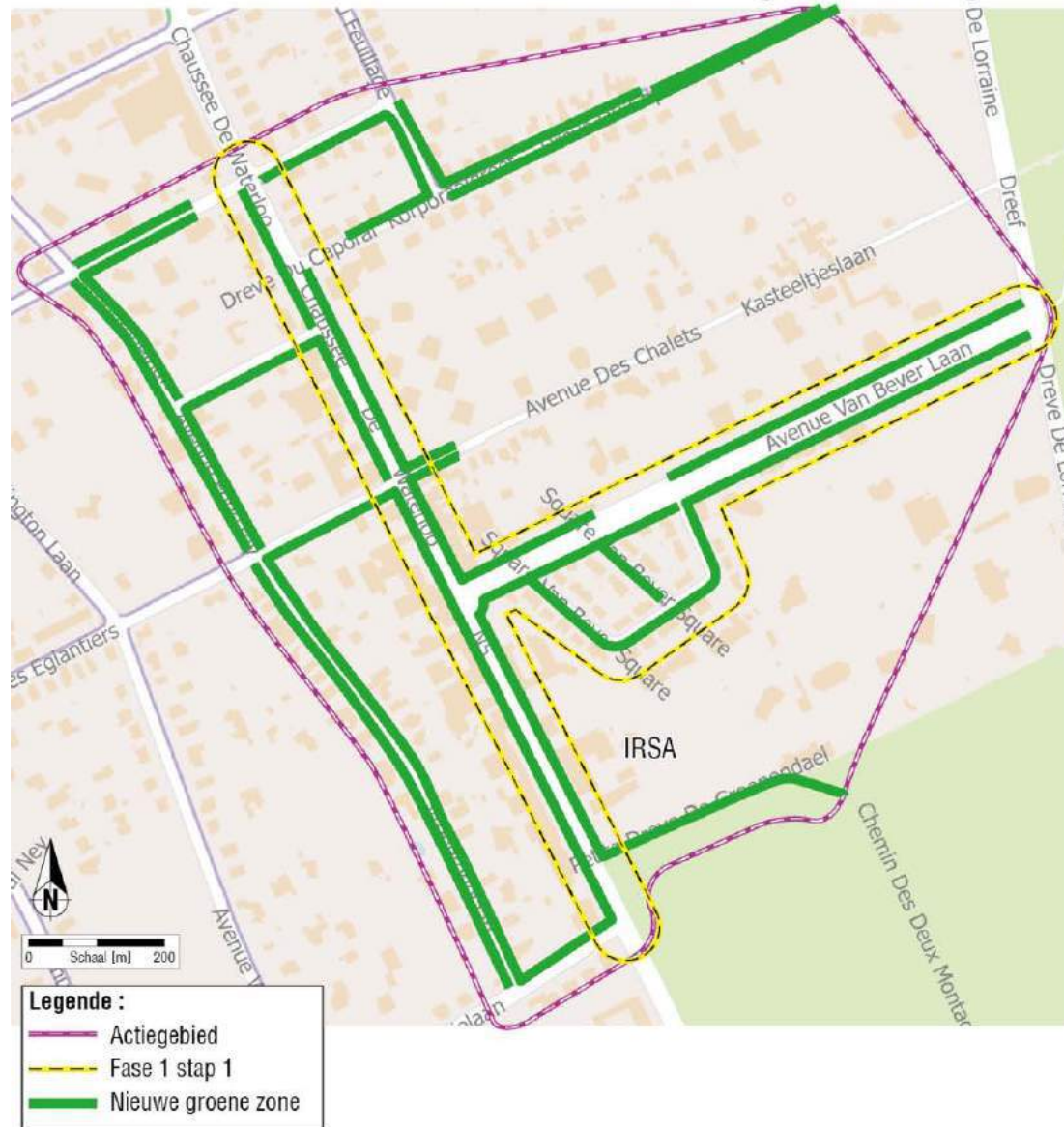
Enjeux

- Améliorer le respect du stationnement.
- Préserver le stationnement des résidents.

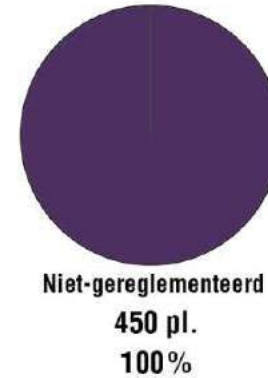
Action

- Suppression de la zone bleue.
- Inciter au report modal.

Sector 4: Van Bever – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 1**



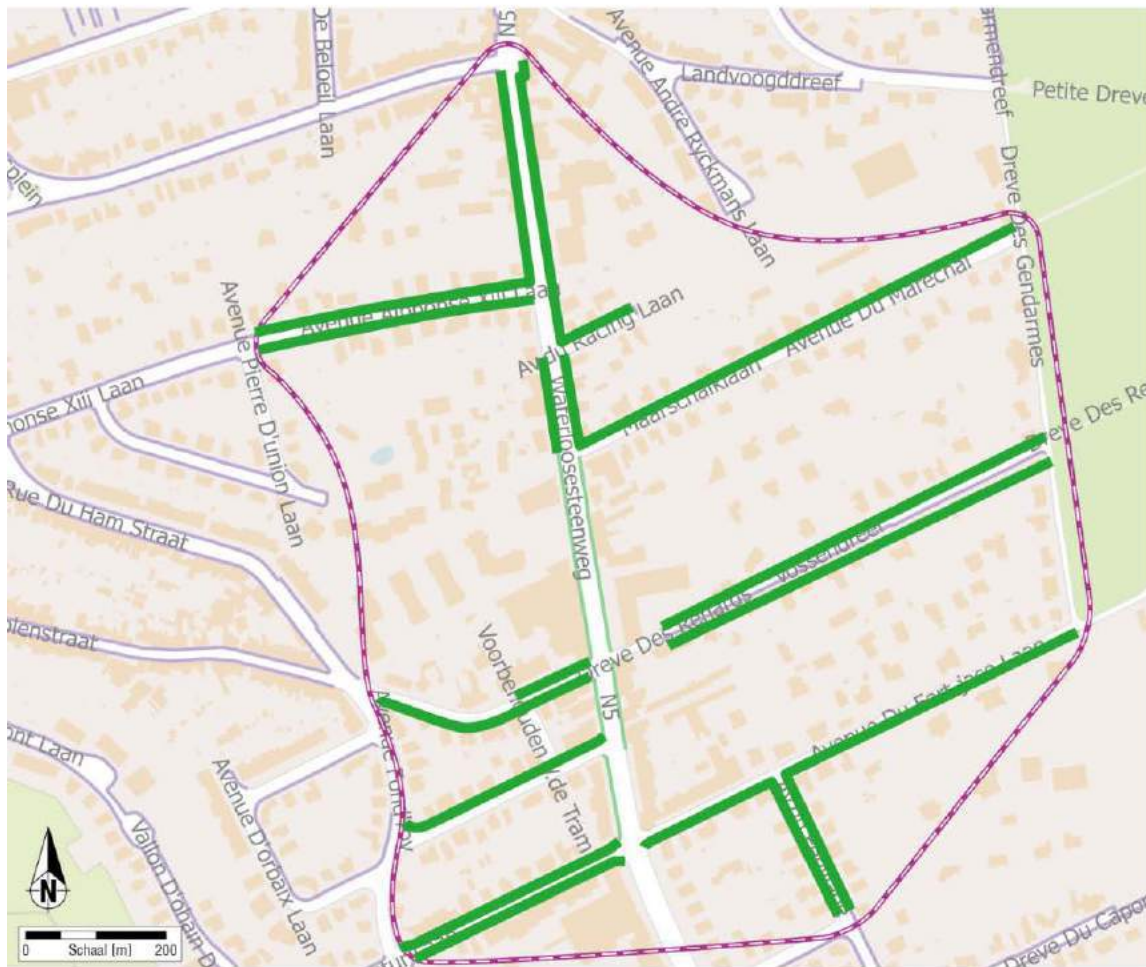
Uitdagingen

- Het parkeren vergemakkelijken voor de bezoekers van het IRSA
- Modal shift van de pendelaars bevorderen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

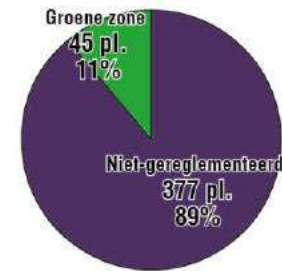
Action

- De invoering van gereguleerd parkeren (groene zone)

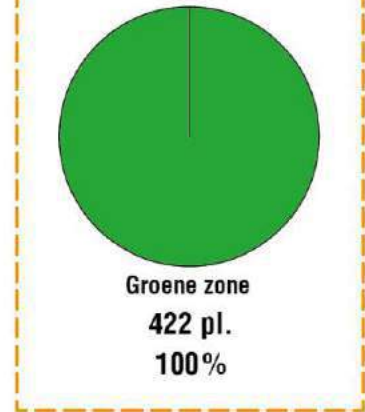
Sector 5: Font-Jaco – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 1**



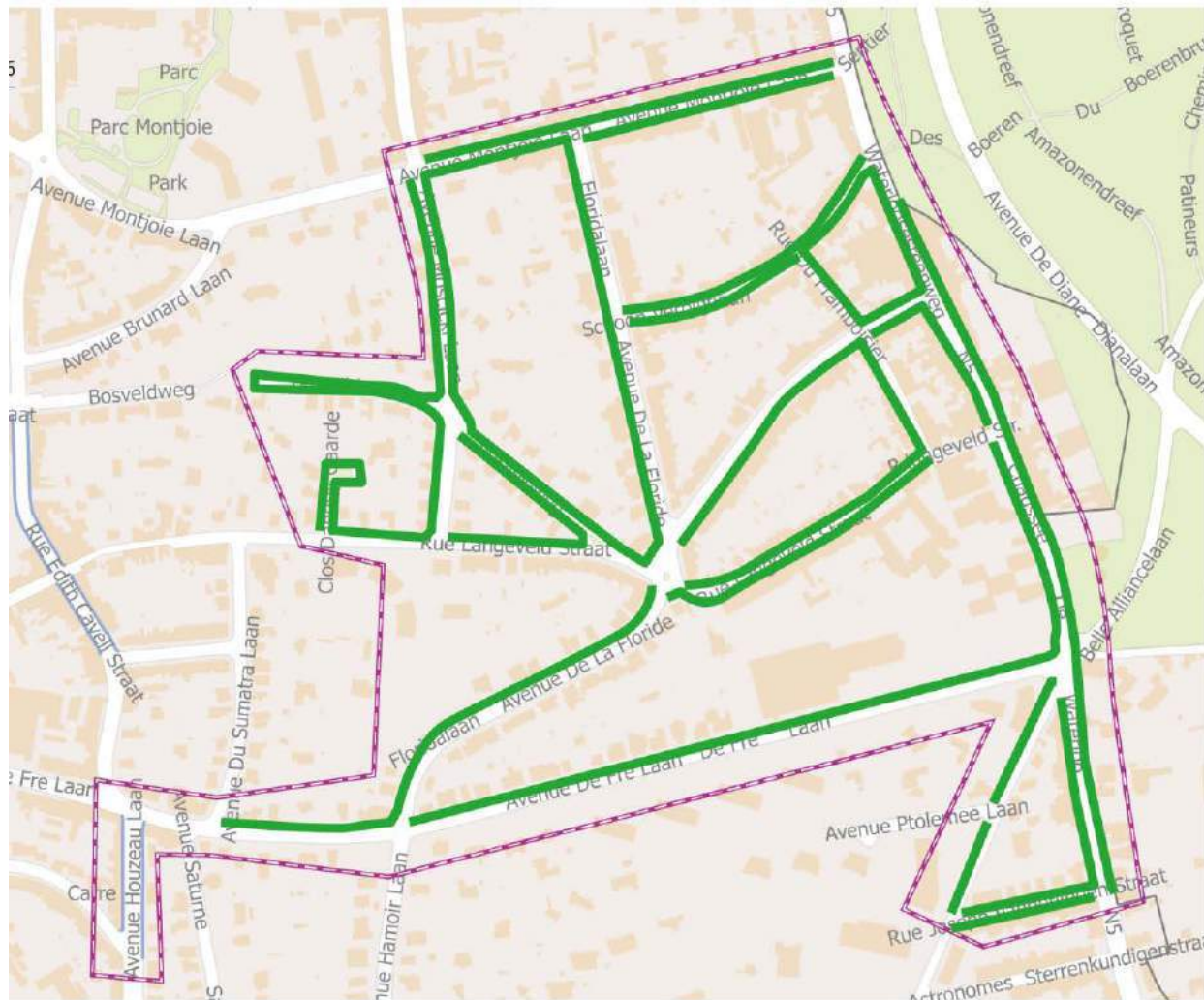
Uitdagingen

- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

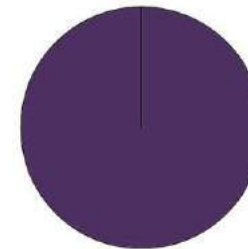
Actie

- Uitbreiding van de groene zone

Sector 6: Sint-Elisabeth – Evolutie van de reglementering

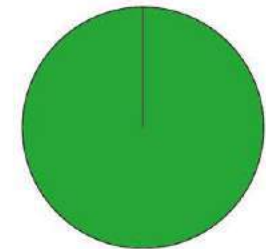


Aanbod: bestaande toestand



Niet-gereguleerde
681 pl.
100%

Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 1



Groene zone
681 pl.
100%

Uitdagingen

- Overloopeffecten beperken
- Intergemeentelijke praktijken harmoniseren
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners
- Modal shift bevorderen

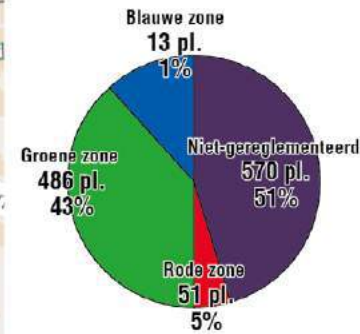
Actie

- Uitbreiding van de groene zone

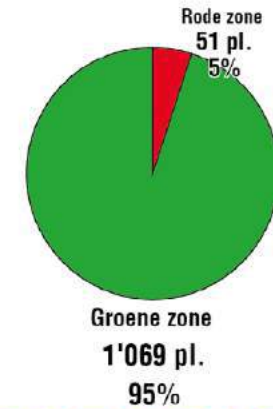
Sector 7: Ster Coghen – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 2**



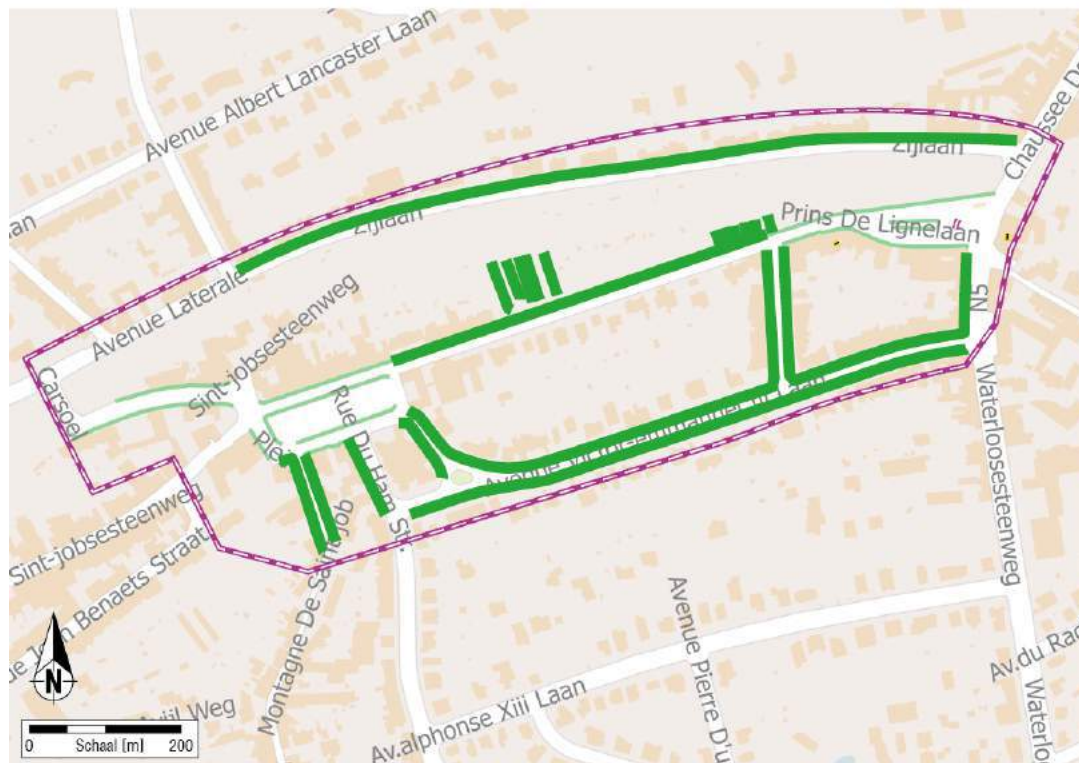
Uitdagingen

- Overloopeffecten beperken
- Intergemeentelijke praktijken harmoniseren

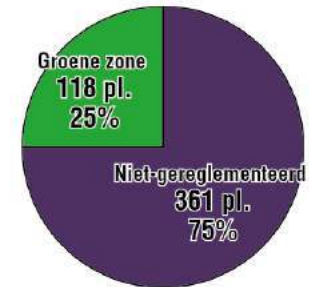
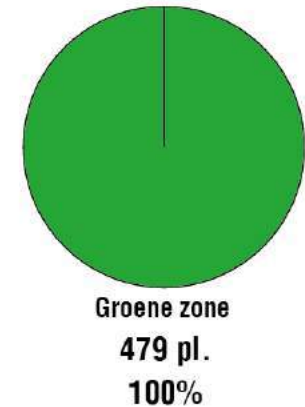
Actie

- Uitbreiding van de groene zone
- Modal shift bevorderen

Sector 9 en 10: Sint-Job / Diesdelle – Evolutie van de reglementering



Legende :
 - Actiegebied
 - Nieuwe groene zone

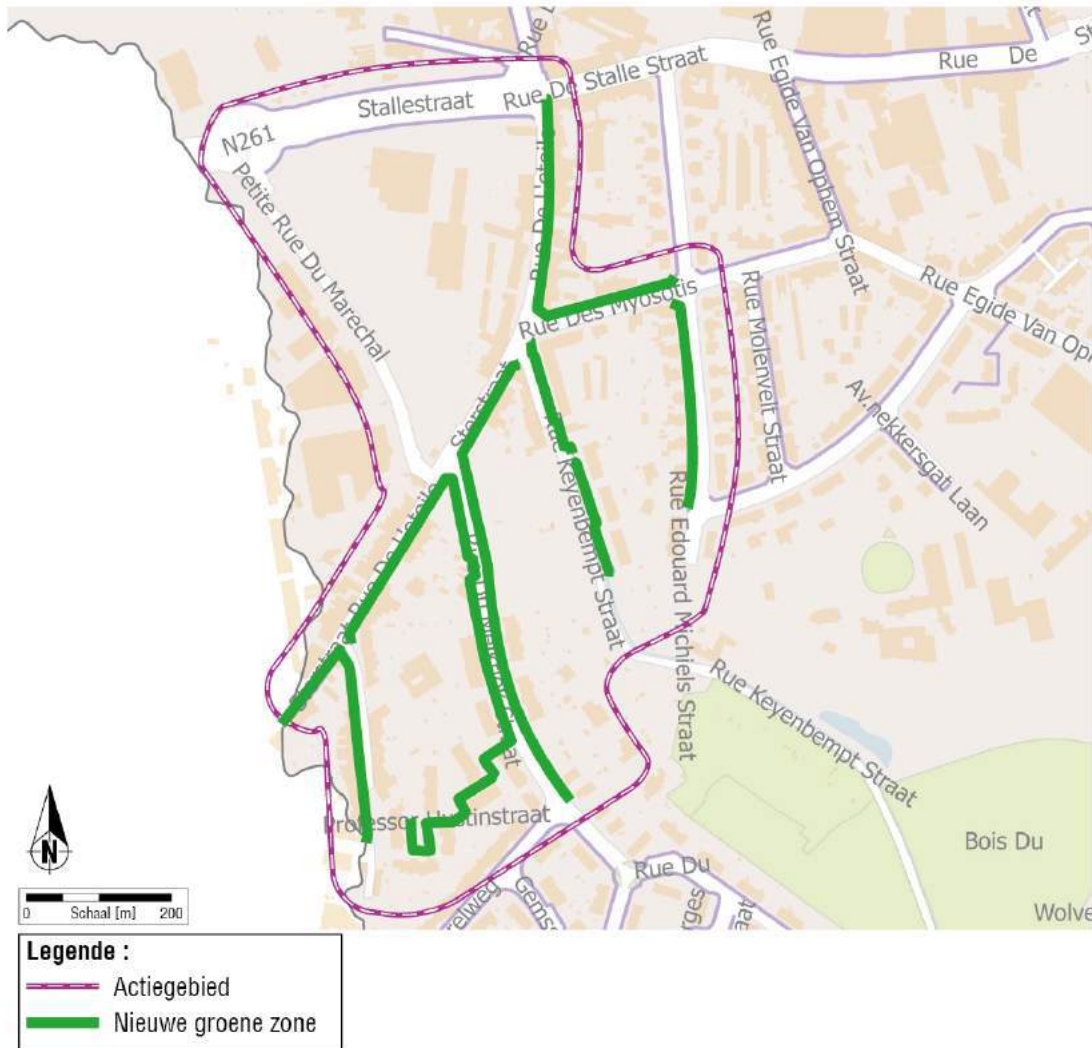
Aanbod: bestaande toestand**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 2****Uitdagingen**

- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

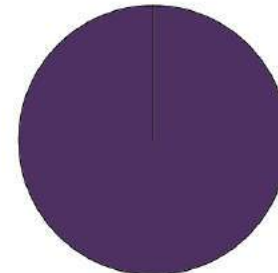
Actie

- Uitbreiding van de groene zone

Sector 11: Menhirs – Parking Stalle – Evolutie van de reglementering

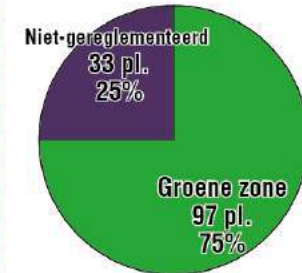


Aanbod: bestaande toestand



Niet-gereguleerd
130 pl.
100%

Aanbod: geplande toestand Fase 1 – Stap 2



Niet-gereguleerd
33 pl.
25%

Groene zone
97 pl.
75%

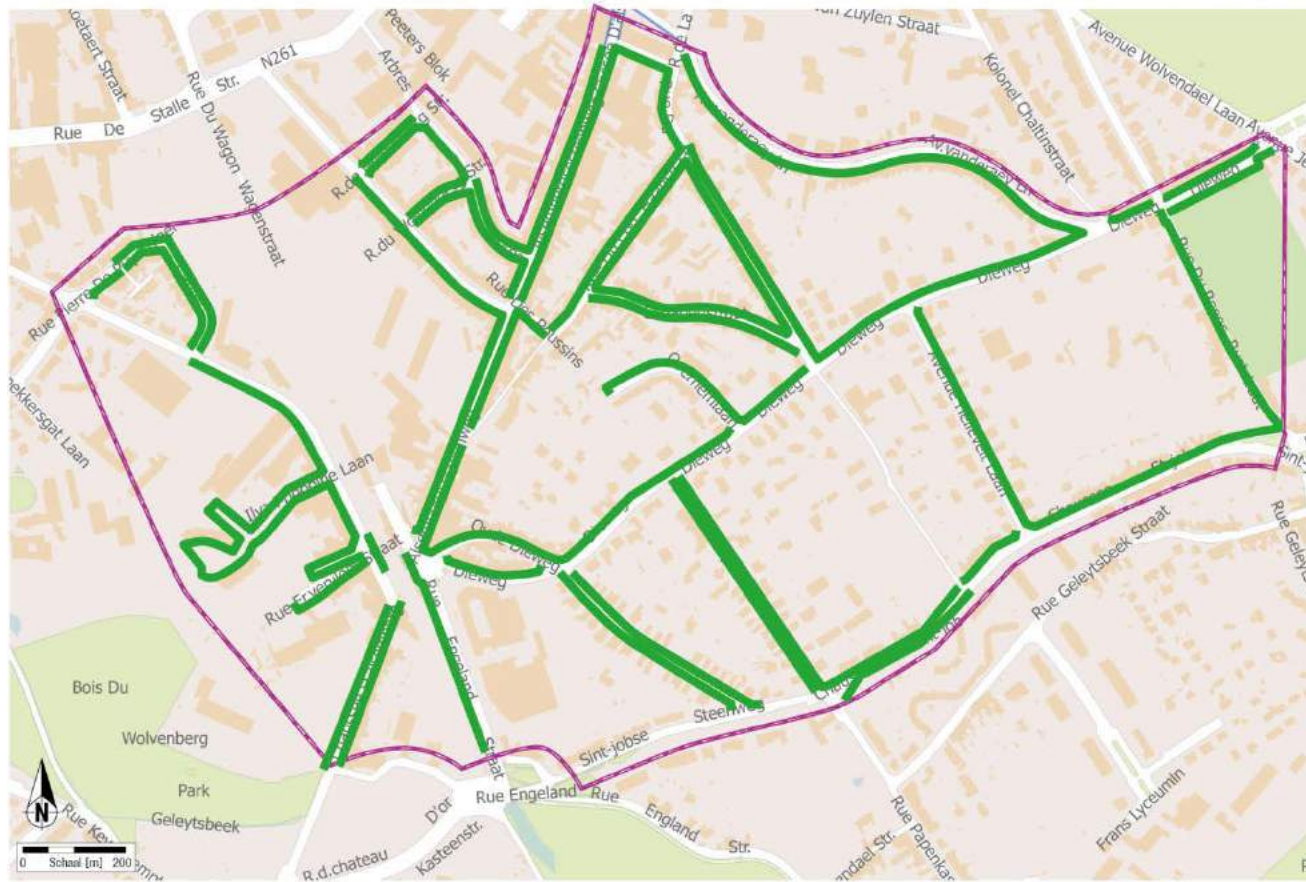
Enjeux

- Aandacht geven aan de verbouwing van de Parking Stalle en zijn toekomstig beheer
- Aandacht geven aan de parkeergelegenheid voor de bewoners

Actie

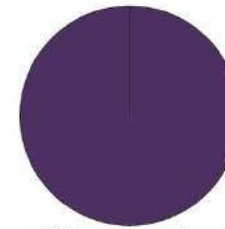
- Invoering van de groene zone in stap 2 van fase 1

Sectoren 12 en 13: Kalevoet – Haan Kippekens – Evolutie van de reglementering



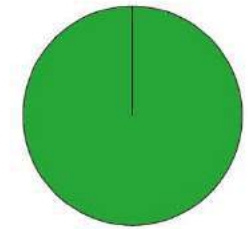
Legende :
 — Actiegebied
 — Nieuwe groene zone

Aanbod: bestaande toestand



Niet-gereguleerd
 420 pl.
 100%

Aanbod: geplande toestand
 Fase 1 – Stap 2



Groene zone
 420 pl.
 100%

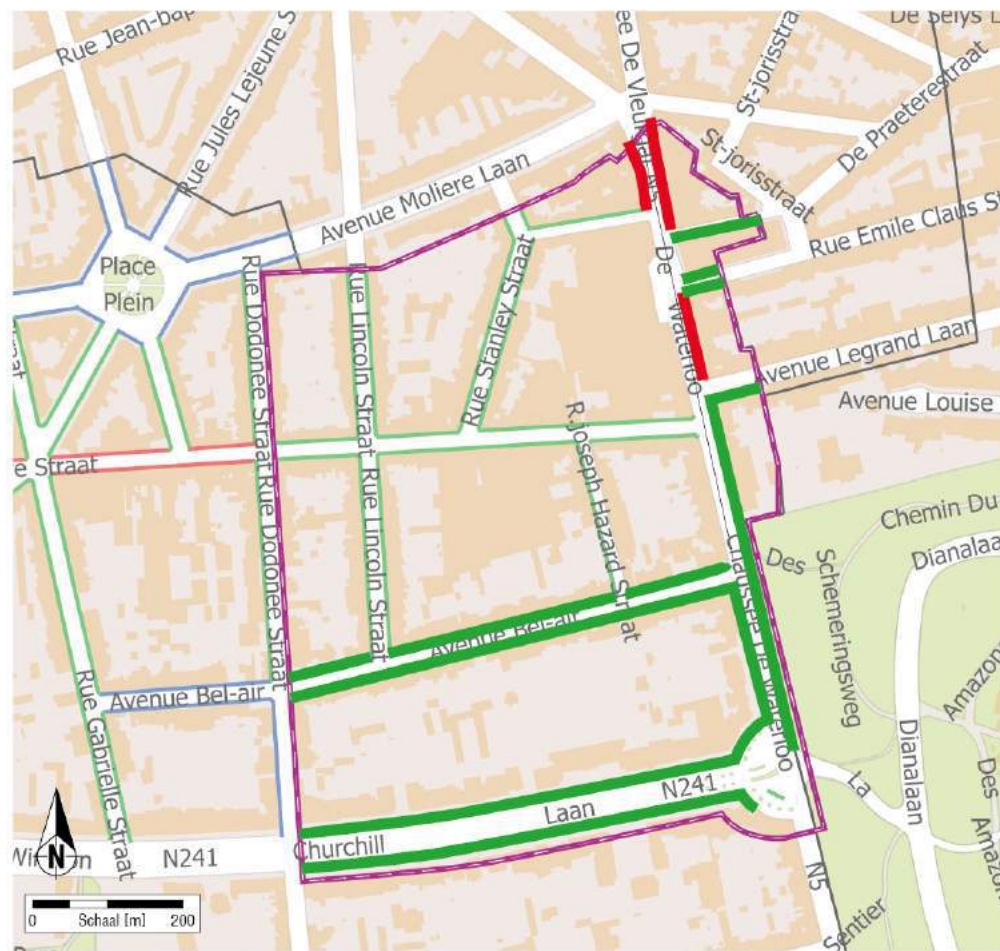
Enjeux

- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Modal shift bevorderen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

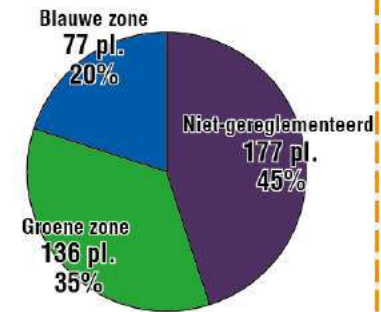
Actie

- Invoering van gereguleerd parkeren in stap 2 (groene zone)

Sector 16: Waterloo (Bascule) – Evolutie van de reglementering



Aanbod: bestaande toestand



**Aanbod: geplande toestand
Fase 1 – Stap 1**



Enjeux

- Overloopeffecten beperken
- De rotatie verbeteren in de nabijheid van de handelszaken en verplaatsingspolen
- Vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners

Actie

- Uitbreiding van de groene zone en invoering van een rode zone op de Waterloosesteenweg (tussen Molière en Vanderkindere)

4.1.3 Samenvatting

De implementatie van de nieuwe reglementering voor parkeren op de openbare weg die de gemeentelijke financiën zwaar belast en de huidige werking van het parkeren ingrijpend wijzigt, wordt concreet uitgevoerd in een eerste fase die twee stappen omvat.

■ Stap 1 (2016)

- uitbreiding van de groene zone, onder meer in de nabijheid van de gemeentegrenzen (noord en oost) om het overloopeffect vanaf de aangrenzende gemeenten te beperken;
- uitbreiding van de rode zone;
- overschakeling op betalende zone (groene of rode zone) van sommige vakken die thans blauwe zone zijn.

■ Stap 2 (2017)

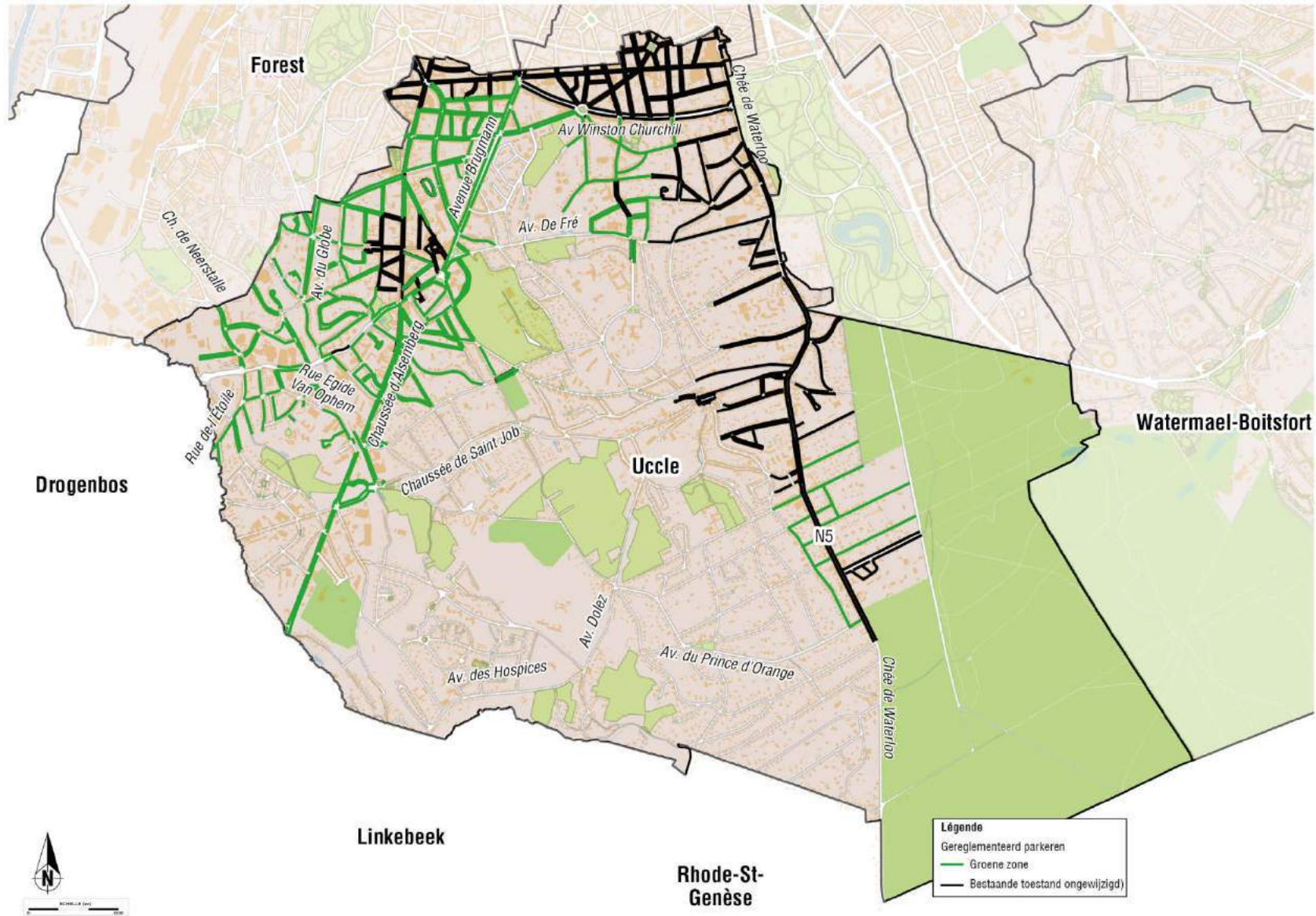
- verdere uitbreiding van de groene zone, hoofdzakelijk in het westelijk deel van de gemeente;
- afschaffing van de blauwe zone (overschakeling op groene zone);
- de evolutie van de reglementering beoogt zowel de harmonisatie van de gewestelijke praktijken als de invoering van een duidelijk aanbod.

Een tweede fase kan worden overwogen na een evaluatie die in 2018 zou worden uitgevoerd. Deze evaluatie kan leiden tot de verfijning van bepaalde elementen van stappen 1 en 2 van fase 1 en zodoende leiden tot een fase 2 met de uitbreiding of de aanpassing van de reglementering (bv. grijze zone in relevante straatsdelen).

De nauwkeurige uitvoeringsbepalingen zijn toegelicht in hoofdstuk 4.1.5.



Afbeelding 4.1.3a – Nieuwe reglementering voor parkeren op de openbare weg – Fase 1 - Stap 1



Afbeelding 4.1.3b – Nieuwe reglementering voor parkeren op de openbare weg – Fase 1 - Stap 2

4.1.4 Impact van de voorgestelde maatregelen.

De beperking van het aantal parkeerplaatsen sorteert effect in termen van modal shift en ruimtelijke verschuiving, zonder dat de globale impact ervan precies kan worden gemeten.

Modal shift berust op complementariteit en is onder meer verbonden aan een goede verbinding tussen de verschillende vervoerswijzen. De kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod (regelmaat, trajecttijd, capaciteit en comfort van het rollend materieel, enz.) is een andere factor van modal shift.

Ruimtelijke verschuiving vloeit voort uit een gedragswijziging, een fenomeen waarvoor thans weinig meetbare ervaringsfeedback bestaat.

4.1.6 Uitvoeringsbepalingen,

De uitbreiding houdt in:

- de wijziging van het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer;
- de aanpassing of de uitvoering van een aangepaste horizontale en verticale signalisatie;
- de aanpassing van de resources inzake parkeercontrole;
- de versterking van het team belast met het administratieve, technische en financiële parkeertoezicht.

Afb. 4.1.5 Rekening houdend met de omvang van de in het werk te stellen middelen en van de toe te kennen resources, wordt de volgende planning voorgesteld:

- **Stap 1 (2016):** + 2.350 nieuwe gereguleerde parkeerplaatsen in het hart van de multifunctionele polen en aan de noordelijke en oostelijke gemeentegrenzen, onder meer de Waterlooosesteenweg;
- **Stap 2 (2017):** + 5.440 nieuwe gereguleerde parkeerplaatsen in Ukkel-Centrum (opvullen van gaten in de bebouwing), onder meer ten westen van de lanen Brugmann en Wolvendael, Globe, Alsebergsesteenweg en de Horzelvlakte;
- **2018:** evaluatie van de stappen 1 en 2;
- **2019 en daarna:** uitbreiding van de groene zone en de eventuele invoering van een grijze zone afhankelijk van de resultaten van de evaluatie van stappen 1 en 2 die in 2018 moet worden uitgevoerd.

4.2 Actie 2: evolutie van de vrijstellingskaarten

De vrijstellingskaarten waarin het gemeentelijk reglement van september 2014 voorziet, zullen blijven bestaan.

4.3 Actie 3: evolutie van de voorbehouden parkeerplaatsen

4.3.1 Personen met een handicap

De meeste verplaatsingspolen beschikken over voldoende parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Alleen een paar sites (grote scholen, winkelwijken) hebben nog behoeften waarin moet worden voorzien.

- Station Kalevoet;
- Station Sint-Job;
- Station Moensberg;
- Fort-Jaco;
- Bascule;
- Begraafplaats van Sint-Gillis (Stillelaan).

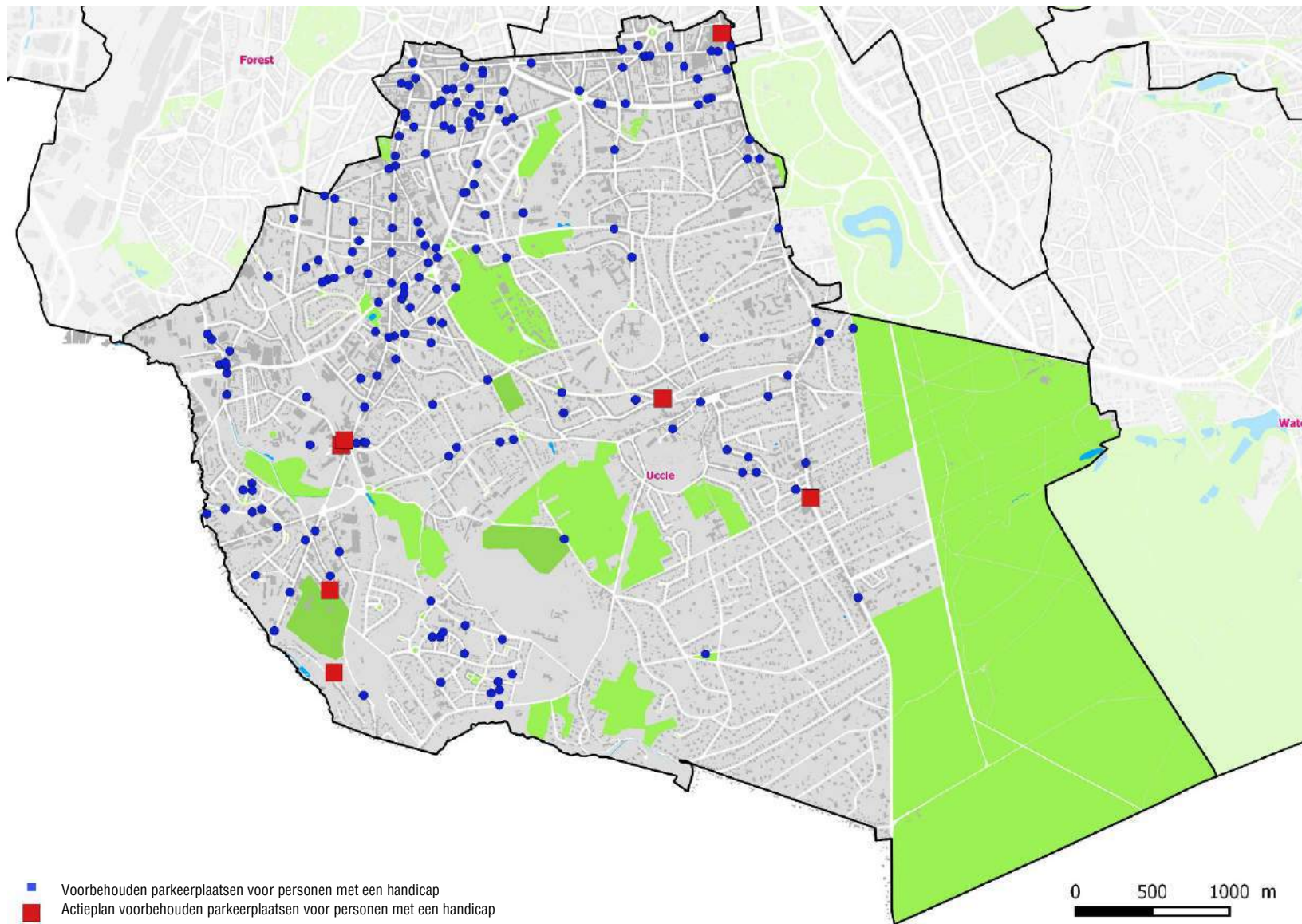
De overige parkeerplaatsen voor personen met een handicap bevinden zich in woonwijken. De aanvragen voor de toekenning van een voorbehouden parkeerplaats vóór de woonplaats worden aan de gemeente gericht door de houders van de speciale parkeerkaart voor personen met een handicap.

Het is belangrijk dat de gemeentediensten een lijst bijhouden van de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap en de relevantie ervan op lange termijn controleren.

	BESTAAND	ACTIEPLAN	TOTAAL GEPLAND
Stations	183	6	189
Capaciteit	193	6	199

Afbeelding 4.3.1a – Bestaande en geplande capaciteit (parkeerplaatsen voor personen met een handicap)

Ter herinnering, de lengte van de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap bedraagt 6 m.



Afbeelding 4.3.1b – Uit te voeren acties (personen met een handicap)

4.3.2 Leveringen

Invoering van nieuwe leveringszones

Een van de doelstellingen van het actieplan leveringen is het voorstel voor de aanleg van nieuwe leveringszones na een grondige analyse van de belangrijkste handelspolen van de gemeente.

Dit hoofdstuk biedt een samenvatting van de uit te voeren acties.

Het detail van de berekeningsmethode en de resultaten per straatdeel zijn in bijlage bij dit document gevoegd (Bijlage 4.3.2).

Bascule

De wijk van de Bascule is gesymboliseerd door de Waterlooesteenweg en de winkelgalerij rond de Inno. Langs de steenweg zijn kledingwinkels en grote handelsnamen (Carrefour en McDonald's) gevestigd. In de Vanderkinderestraat, een andere emblematische winkelstraat van deze wijk, treffen wij meer horecazaken en kleine voedingswinkels aan.

Het assortiment is dus gevarieerd waardoor de zone zeer aantrekkelijk is.

De sector telt een aantal leveringszones, een taxistandplaats en een Cambio-station.

Rekening houdend met de bestaande leveringszones en met de behoeften afhankelijk van de handelstypologie van de zone, **is er in deze sector geen enkel gebrek.**

Ukkel-Centrum

Ukkel-Centrum dat zich uitstrekt rond het Sint-Pietersvoorplein tot aan het gemeentehuis, is een handelswijk die zich hoofdzakelijk kenmerkt door buurtwinkels, met echter ook veel internationale handelsnamen waardoor deze wijk voor het hele centrum en het zuiden van de gemeente een aantrekkelijke handelspool is.

Rekening houdend met de bestaande leveringszones en met de behoeften afhankelijk van de handelstypologie van de zone, is er in deze sector een theoretisch gebrek aan **5 leveringszones.**

Fort-Jaco

De winkelsector van Fort-Jaco strekt zich uit langs de Waterlooesteenweg en kan worden begrensd door de Prins van Oranjelaan en de Prins de Lignelaan in Diesdelle. Deze begrenzing is niet gemakkelijk vanwege het handelskarakter van de gehele Waterlooesteenweg. Meer dan 90% van de 134 handelszaken gevestigd in dit vak bevindt zich direct op de Waterlooesteenweg. Het betreft overwegend buurtwinkels en voedingswinkels. Er bevinden zich ook veel kledingwinkels, vooral in het centrale gedeelte tussen de Maarschalklaan en de Fort-Jacolaan. Rekening houdend met de typologie van de handelszaken en met de bestaande leveringszones, is er een gebrek aan **5 leveringszones.**

Sint-Jobplein

De sector van het Sint-Jobplein telt een dertigtal handelszaken waarvan de meeste langs de Prins de Lignelaan liggen ten noorden van het plein. Het betreft overwegend buurtwinkels en voedingswinkels (bakkers, slager, traiteur. Rond het plein alsook op de Jean en Pierre Carsoellaan bevinden zich ook veel restaurants. Vanwege de configuratie van het plein en van zijn directe omgeving, is het verkeer rond het plein en onder meer op de Prins de Lignelaan moeilijk met vrij grote verkeersopstoppingen in de spitsuren. De bestaande leveringszone overeenstemmend met drie PAE's gelegen ter hoogte van nr. 30 van het Sint-Jobplein is dus nuttig, en hoewel de kruisingen soms moeilijk zijn, moet worden toegezien op zijn goede werking.

Station Kalevoet

De sector van het station Kalevoet telt niet veel handelszaken en die bevinden zich overwegend op de Alsebergsesteenweg op een bijzonder nauw vak. Vanwege deze configuratie zijn de leveringen er erg moeilijk en worden meestal uitgevoerd ter hoogte van de oude Dieweg, wat het verkeer op het kruispunt bemoeilijkt. Er bestaat al een leveringszone van 20 m op de Alsebergsesteenweg ter hoogte van de nummers 976 tot 972. Ter hoogte van nummer 1002 moet in een nieuwe leveringszone worden voorzien om de levering van de handelszaken ten oosten van het station Kalevoet te vergemakkelijken.

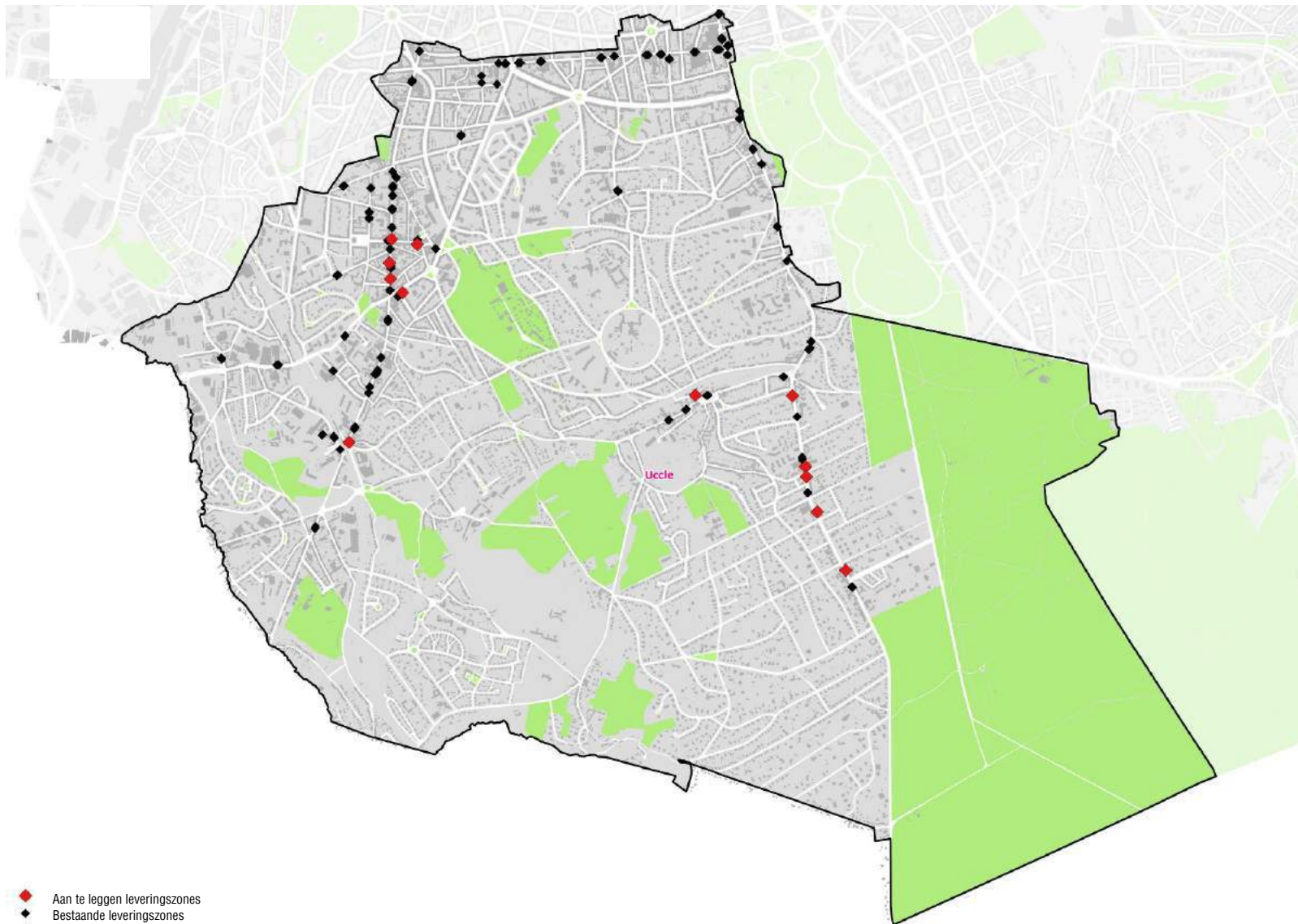
Samenvatting van het actieplan leveringen per straatdeel

Sector	Bestaande leveringszones	Bestaande PAE's	Geplande leveringszones	Geplande PAE's	Totaal geplande parkeerplaatsen	Totaal gepland (PAE's)
Bascule	6	8	0	0	0	0
Ukkel-Centrum	11	21	5	15	16	36
Fort -Jaco	4	9	5	15	9	24
Sint-Jobplein	1	3	1	3	2	6
Station Kalevoet	4	10	1	3	5	13

Afbeelding 4.3.2a – Samenvatting van het actieplan (leveringszones)

Reglementering en leveringstijden

Het GPBP beveelt de harmonisatie aan van de leveringstijden, door de invoering van een zo ruim mogelijke uurperiode (07.00 uur - 18.00 uur) om tegemoet te komen aan de steeds moeilijker beheervoorwaarden voor de besteldiensten, maar ook voor de ontwikkeling van e-commerce, wat met een groeiend aantal leveringen aan particulieren inhoudt. Hoewel deze optie de mogelijkheden beperkt voor andere gebruiken tijdens de dag, bevordert dit de duidelijkheid van de informatie en bijgevolg ook de inachtneming van de zones.



Afbeelding 4.3.2b – Uit te voeren acties (leveringszones)

4.3.3 Autodelen

De gemeenteraden zijn verplicht om tegen 2020 een gemeentelijk actieplan autodelen op te stellen overeenkomstig de gewestelijke groeidoelstelling van autodelen opgenomen in bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013.

Rekening houdend met de bestaande toestand en met de te bereiken doelstellingen, moet de gemeente Ukkel tegen 2020, 37 parkeerplaatsen voor autodelen ter beschikking stellen.

Gemeente	% van de bevolking van het BHG	Aantal deelauto's juli 2015	Doelstelling	Groei 2015-2020
Ukkel	7%	20	57	37

Afbeelding 4.3.3 – Groeidoelstellingen autodelen tegen 2020

Bron: GPBP

Hiermee beschikt de gemeente over een actieplan autodelen dat de gemeenteraad op 10 september 2015 en het Parkeeragentschap op 17 november 2015 hebben goedgekeurd en dat de uit te voeren acties opneemt voor de ontwikkeling van het netwerk autodelen in de gemeente.

4.3.4 Corps diplomatique en Corps consulaire

Uit de analyse van het CD-bestand van het Protocol en rekening houdend met de quota's van de circulaire nota van 24 november 2006 van de Directie Protocol en Veiligheid, kunnen de CD/CC-parkeerzones met een capaciteitoverschot worden gelokaliseerd. De resultaten van deze analyse zijn beschikbaar bij de gemeentedienst Mobiliteit.

4.3.5 Taxi's

De taxistandplaatsen van Ster Coghén, Diesdelle en Danco zouden van bestemming kunnen veranderen of worden verplaatst zonder dat dit de werking ervan zou hinderen aangezien deze standplaatsen weinig worden gebruikt.

Bijlage

Er is trouwens weinig vraag naar de uitbreiding of de inrichting van nieuwe taxistandplaatsen.

4.3.6 Zware vrachtwagens

Inleiding

Artikel 42 van het besluit van 18 juli 2013 bepaalt dat elke Brusselse gemeente het equivalent van 18% van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens, moet voorbehouden voor het parkeren van zware vrachtwagens.

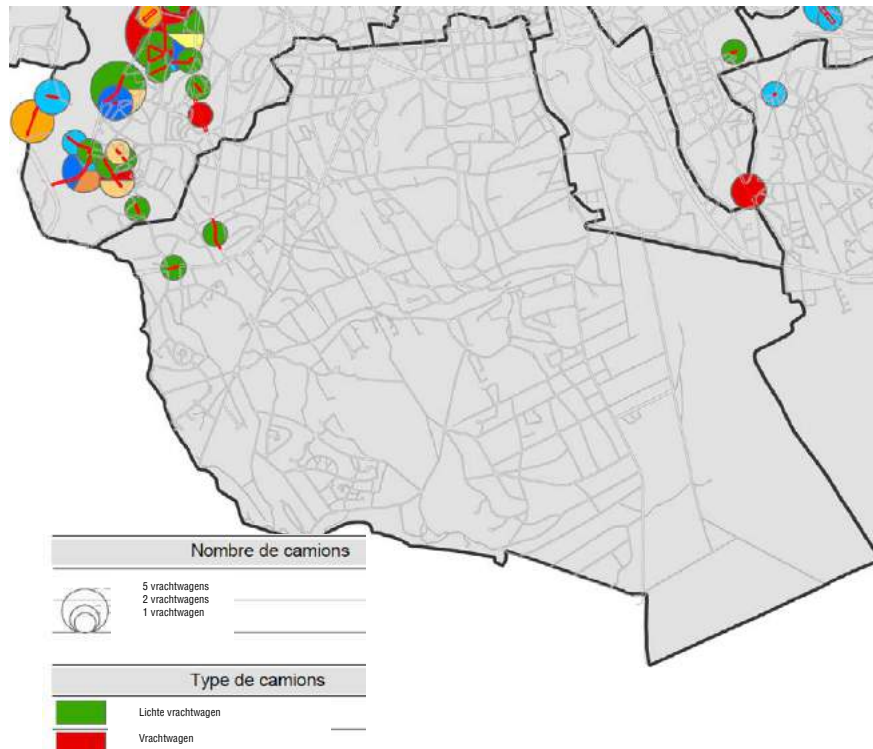
Parkeerstudie zware vrachtwagens

Hetzelfde artikel biedt eveneens de mogelijkheid om dit percentage te verlagen op basis van een parkeerstudie over zware vrachtwagens (zie hierna).

Volgens het Gewestelijk Parkeeragentschap bedraagt het aantal strekkende kilometer weggennet dat in de gemeente toegankelijk is voor alle vrachtwagens 11,5 km, wat overeenstemt met 139 parkeerplaatsen voor vrachtwagens (15 m).

De reële behoeften vereisen verre van zoveel parkeervoorzieningen. Uit de laatste parkeerstudie over zware vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgevoerd in 2004, blijkt dat geen enkele vrachtwagen in Ukkel parkeert. Slechts 2 lichte vrachtwagens werden opgetekend in de Stallestraat en in de Gatti de Gamondstraat. Zelfs vermeerderd met 20% zoals verzocht door het Parkeeragentschap in geval van afwijking van de regel van 18%, is de vraag zeer laag en betreft slechts lichte vrachtwagens. In de buurgemeente van Vorst is de toestand echter helemaal anders, wat zich laat verklaren door de aanwezigheid van een groot aantal industrieën en groothandelsbedrijven.

In de loop van de afgelopen jaren heeft de gemeente 4 klachten geregistreerd.



Afbeelding 4.3.6a – Vraag naar langparkeren voor zware vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (januari 2005)

Bron: Haalbaarheidsstudie - Aanleg van parkeerplaatsen voor "zware vrachtwagens" voor langparkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, synthese Ariès, december 2004

Het is dus wenselijk om zones voor te behouden waar zware vrachtwagens kunnen parkeren.

Het begin van de Stallestraat lijkt een van de enige geschikte plaatsen te zijn voor de aanleg van een parkeerzone voor zware vrachtwagens, d.w.z. zonder druk op de woonwijken en gelegen dicht bij de grote verkeersassen. Deze zone wordt bovendien al gebruikt door zware vrachtwagens om er te parkeren en stemt overeen met 90 strekkende meter wegennet, te weten 20 PAE's of ongeveer 6 zware vrachtwagens met een lengte van 15 m.



Afbeelding 4.3.6b – Mogelijke locatie voor de aanleg van een parkeerzone voor zware vrachtwagens

4.3.7 Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride

Voor de aanleg van voorbehouden parkeerplaatsen, vooral voor onderwijsinstellingen, moeten een aantal factoren in aanmerking worden genomen. .

Afb. 4.3.7a en b Voorafgaande opmerking: de parkeerzones voor bussen/autocars en Kiss & Ride hebben complementaire gebruiken (de zones voor autocars worden veeleer tijdens de dag gebruikt en de Kiss & Ride eerder in de ochtend- en avondspits) waarbij meestal één zone volstaat om beide functies te vervullen. Dat geldt vooral voor de scholen zonder schoolbusdienst. Voor de meeste scholen zijn dus oplossingen voorhanden. Er zijn eveneens tal van sites zonder behoeften en dit om velerlei redenen:

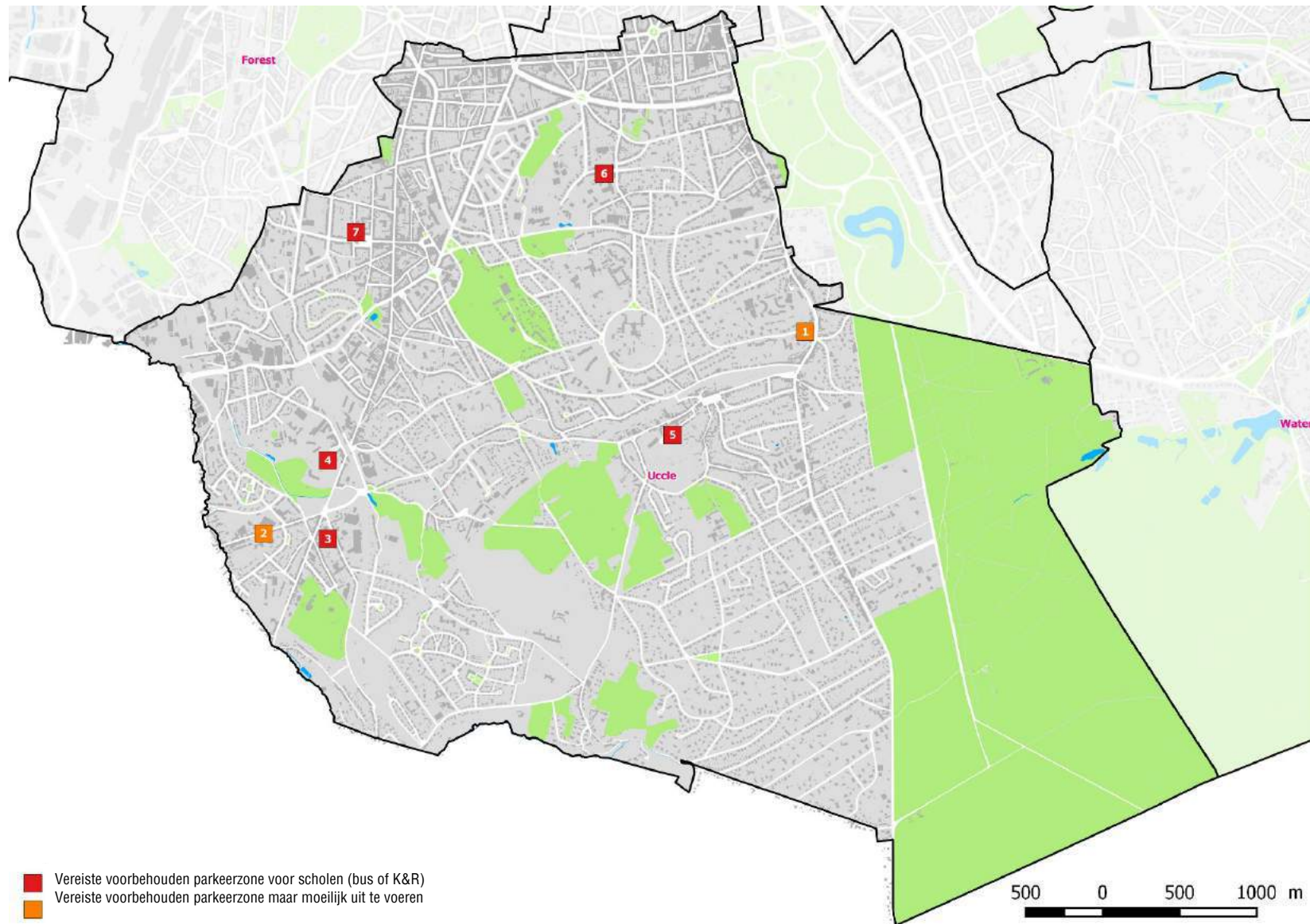
- aanwezigheid van voorbehouden parkeerplaatsen
- leeftijdsgroep met weinig/geen bijzondere behoeften en Kiss & Ride (kleuterscholen, secundaire scholen)
- kleine scholen waar het verkeer geen voorbehouden parkeerplaats vereist
- kenmerken van het wegennet en van de parkeermogelijkheden

Voor de schoolinstellingen die nog geen voorbehouden parkeerzones hebben, is de aanleg van voorbehouden parkeerplaatsen aangeraden, wetende dat een van de eerste uit te voeren acties om een goede toegankelijkheid van de school te verzekeren, de beperking is van het aantal auto's, door de gebruikers aan te moedigen een alternatieve vervoerswijze of nog autodelen te gebruiken.

De onderstaande tabel biedt een overzicht van de behoeften en van de uit te voeren acties voor de scholen met behoeften waarin nog niet is voorzien.

Nr.	Naam	Adres	K&R	Bus	Behoeft aan voorbehouden parkeerplaats	Opmerkingen
1	Ecole Decroly	Hamoirlaan 6	Nee	Nee	Ja, maar	Ja, maar moeilijk uitvoerbaar
2	Go! Basisschool Magnolia	Drogenbossteenweg 156	Nee	Nee	Ja, maar	Ja, maar moeilijke/onmogelijke omstandigheden
3	Ecole Fondamentale Libre Notre-Dame de la Consolation	Horzelstraat 27	Nee	Nee	Ja	
4	Ecole Communale de Calevoet	François Vervloetstraat 10	Nee	Nee	Ja	Aanvraag BUS in SVP/prediagnose
5	Ecole Fondamentale Communale de Saint-Job	Jean Benaetsstraat 74	Nee	Nee	Ja	Voorzien in de uitbreiding van de toekomstige gemeenteparking op de Sint-Jobsteenweg
6	Ecole Notre Dame des Champs	Roberts Jonesstraat 24	Nee	Nee	Ja	
7	Institut Saint Vincent de Paul	Vander Elstplein 13	Nee	Nee	Ja	

Afbeelding 4.3.7a – Lijst van de onderwijsinstellingen en behoeften aan voorbehouden parkeerplaatsen



Afbeelding 4.3.7b – Ligging van de voorbehouden parkeerplaatsen voor K&R of bussen

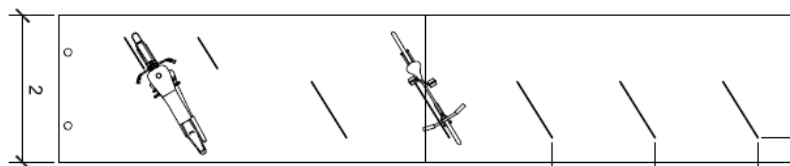
4.3.8 Gemotoriseerde tweewielers

Afb. 4.3.8
Bijlage 4.3.8
Rekening houdend met het groeiend gebruik van gemotoriseerde tweewielers in steden zoals Brussel en met de ordonnantie van januari 2009, voorziet het actieplan in de aanleg van 70 parkeerzones voor gemotoriseerde tweewielers, wat overeenstemt met een potentiële capaciteit van 70 tot 140 motorfietsen.

Hierbij worden vooral de ontwikkelingspolen alsook drukke en dichtbevolkte wijken beoogd. Een veldanalyse alsook rekening houdend met de eisen van de buurtbewoners naar aanleiding van het openbaar onderzoek, zal toelaten de behoeften vast te stellen waarin moet worden voorzien.

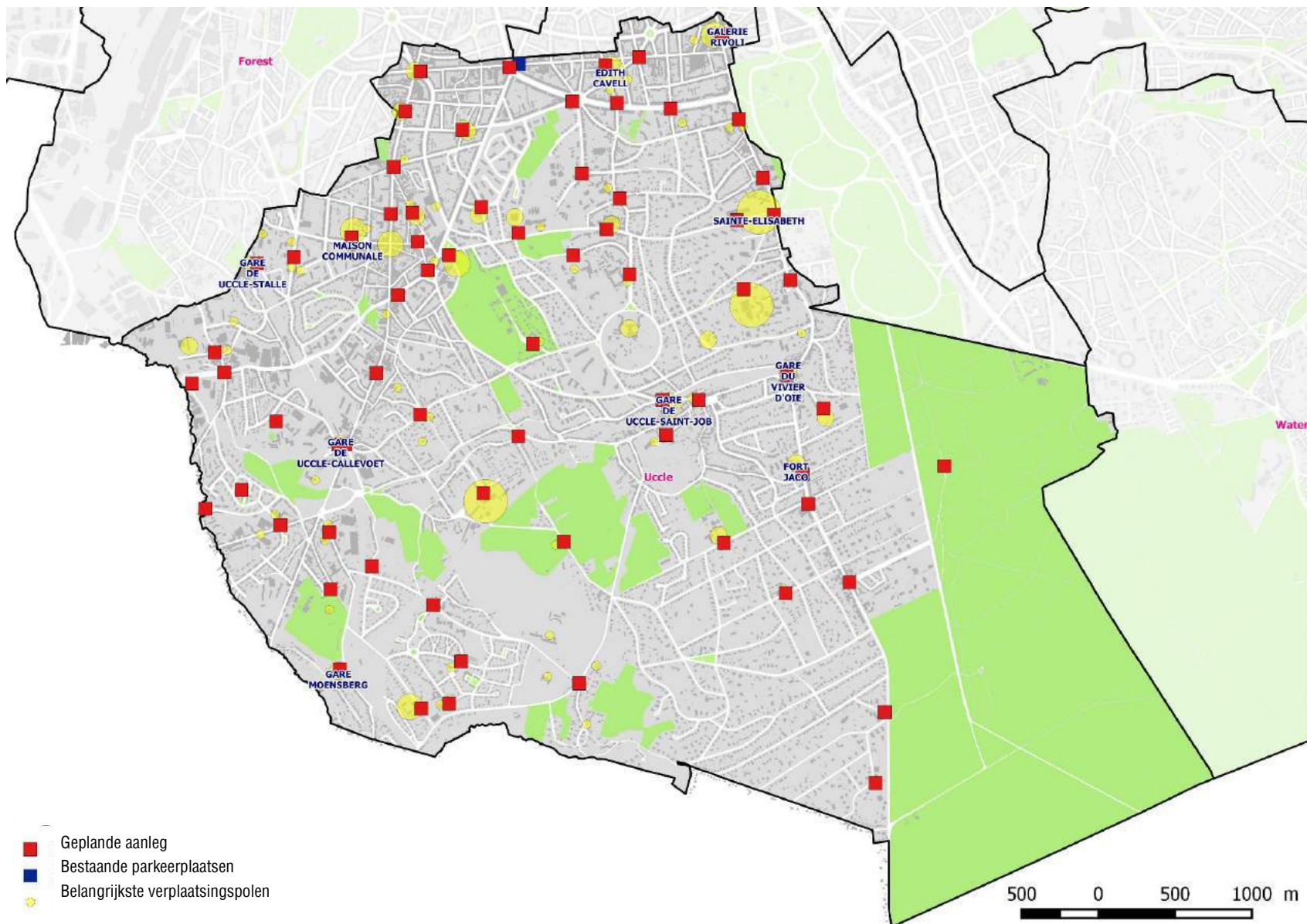
De groepering van parkeerzones voor "gemotoriseerde tweewielers" en "fietsen" moet worden aangemoedigd.

	Bestaand	Actieplan	Totaal gepland
Aantal parkeerzones	1	70	71



Afbeelding 4.3.8a – Illustratie van een gemengde parkeerzone voor motorfietsen en fietsen (over 7 m)

Bron: Pro Velo



Afbeelding 4.3.8c - uitbreiding van de parkeerplaatsen voor tweewielers

Grondplan: Urbis

4.3.9 Transitparkings

In Ukkel uit te voeren acties

De verklarende en voorbereidende nota bij de effectenstudie van het uitbreidingsproject van de parking Stalle (Brussel Mobiliteit, Directie Projecten en Werken, 29 juni 2015) verschaft nadere informatie over de beheervoorwaarden en de toekomstige capaciteiten van de P & R Stalle.

De doelstelling van het Gewest bestaat in een capaciteitsuitbreiding van de huidige parking tot 1100 parkeerplaatsen in totaal, of de aanleg van 760 extra parkeerplaatsen, en deze capaciteit te beheren op basis van een overwegend P & R gebruik. De nodige vergunningen (MV en SV) zijn verwacht voor begin 2017.

4.3.10 Parkeerzones voor fietsen

Kortparkeren

Bijlage 4.3.9 Inzake parkeerplaatsen voor fietsen past het GPBP de volgende criteria toe:

- minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;
- maximaal 150 m trottoir zonder fietsboog of equivalent.

Om deze doelstellingen te bereiken en op het gemeentelijk grondgebied een waar netwerk aan te leggen, moet voor kortparkeren in een totale capaciteit van 1085 fietsparkeerplaatsen (t.o.v. 21.700 autoparkeerplaatsen) worden voorzien, wat een stijging vertegenwoordigd van 789 parkeerplaatsen of 394 bogen (80 bogen/jaar tegen 2020) ⁷.

Een veldanalyse zal toelaten om de keuzes en prioriteiten te verfijnen.

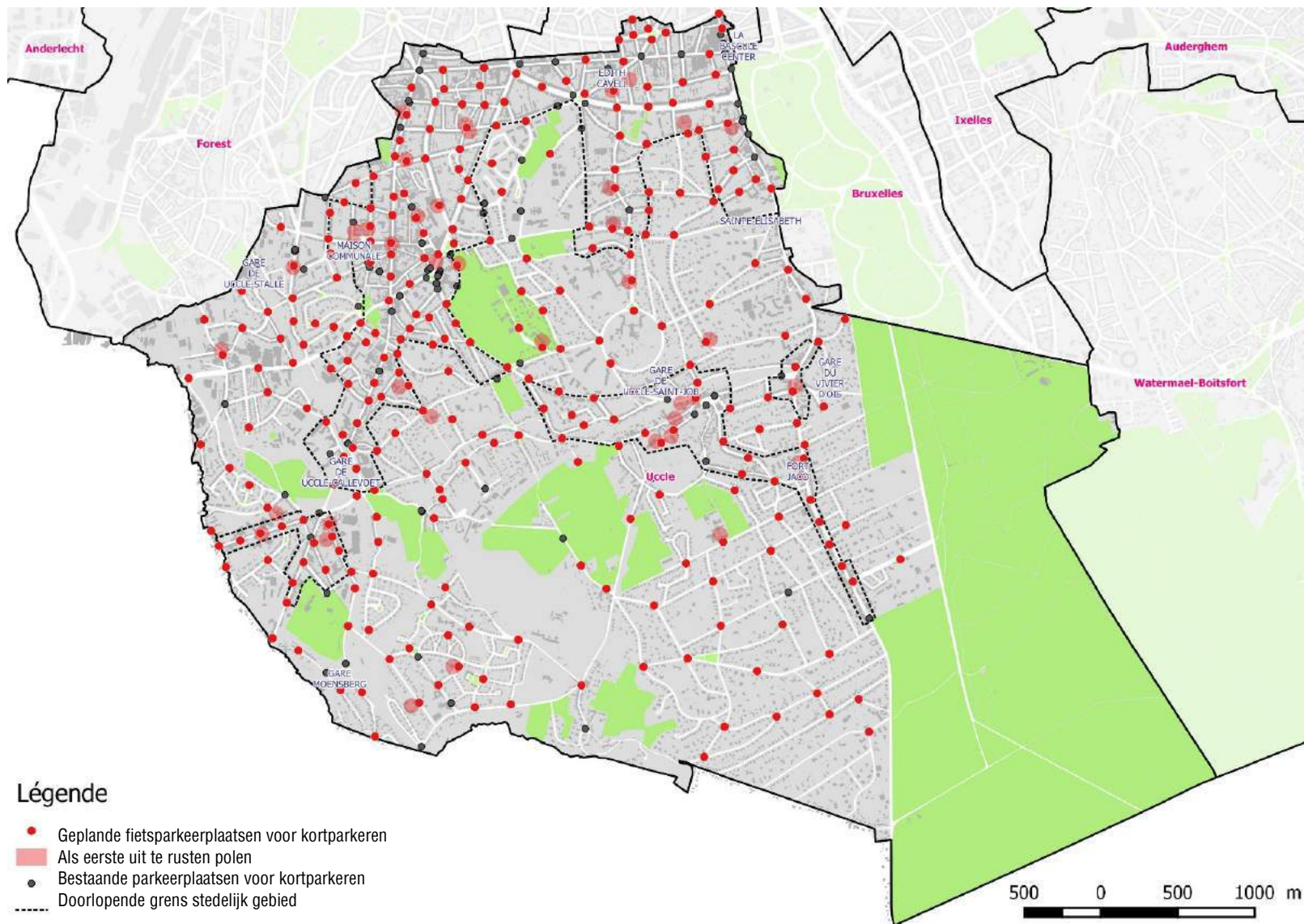
Langparkeren

De aanleg van fietsparkings voor langparkeren tijdens de dag (overdekte parking) kan worden voorzien dicht bij de werkgelegenheidspolen of de spoorwegstations (gemeentehuis, spoorwegstations) en voor 's nachts (fietsboxen) in de dichtbevolkte woonwijken met overwegend appartementsgebouwen waar de parkeermogelijkheden buiten de openbare weg beperkt zijn (Bascule, Vanderkindere, Alseberg, enz.).

	BESTAAND		GEPLAND		TOTAAL GEPLAND	
	Kortparkeren	Langparkeren	Kortparkeren	Langparkeren	Kortparkeren	Langparkeren
Aantal parkeerzones	80	2	296	9	376	11
Aantal parkeerplaatsen	296	112	789	35	1085	147

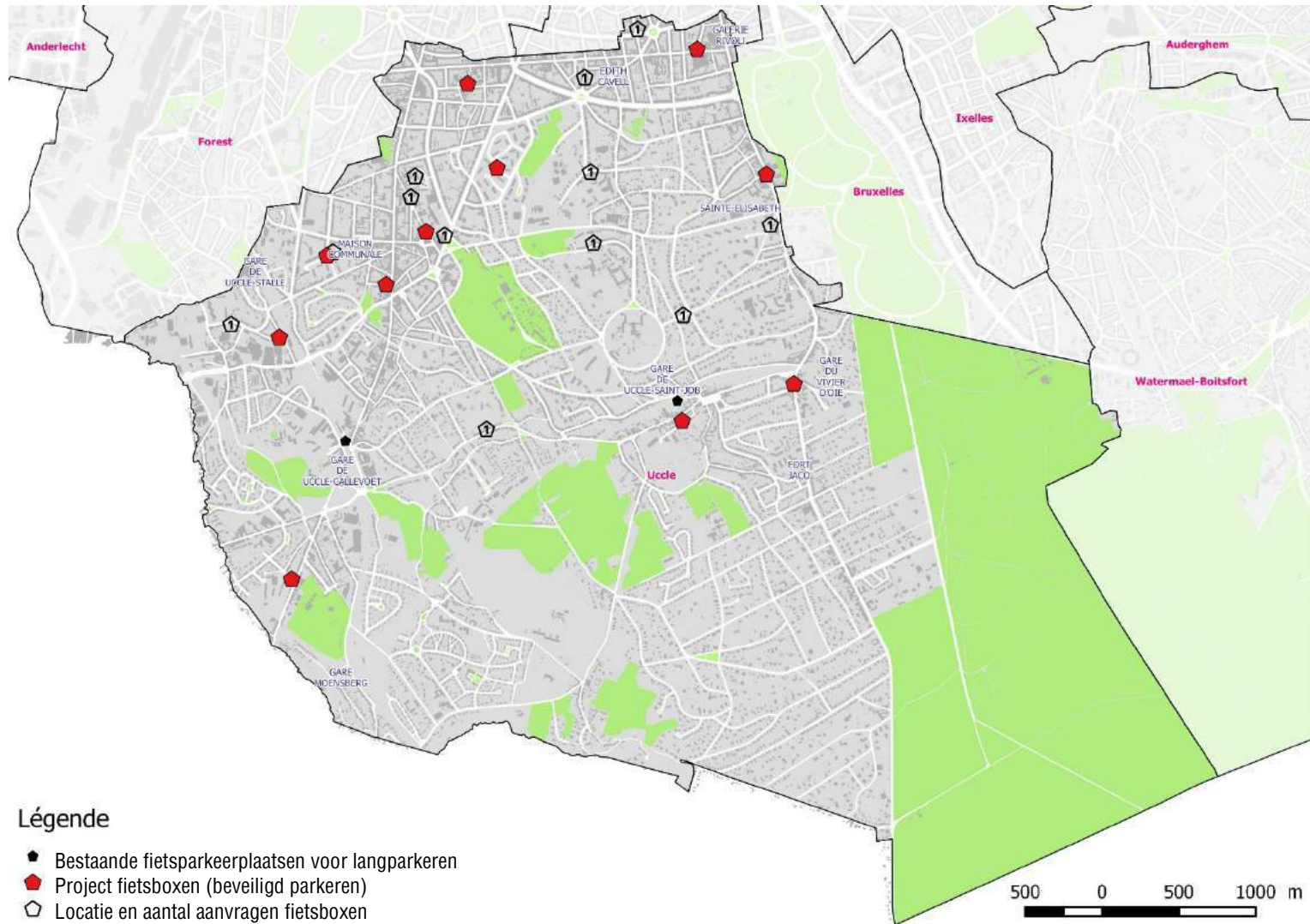
Afbeelding 4.3.10a –Fietsparkeerzones

⁷ Een parkeerzone bevat één of meer bogen - 1 boog = 2 parkeerplaatsen



Afbeelding 4.3.10b – Actieplan fietsparkeerzones voor kortparkeren

Bron: Parkeeragentschap (2014)
Grondplan: Urbis



Afbeelding 4.3.10c – Actieplan fietsparkeerzones voor langparkeren

Bron: Gemeentedienst Mobiliteit

Selfservice fietsverhuur (Villo!)

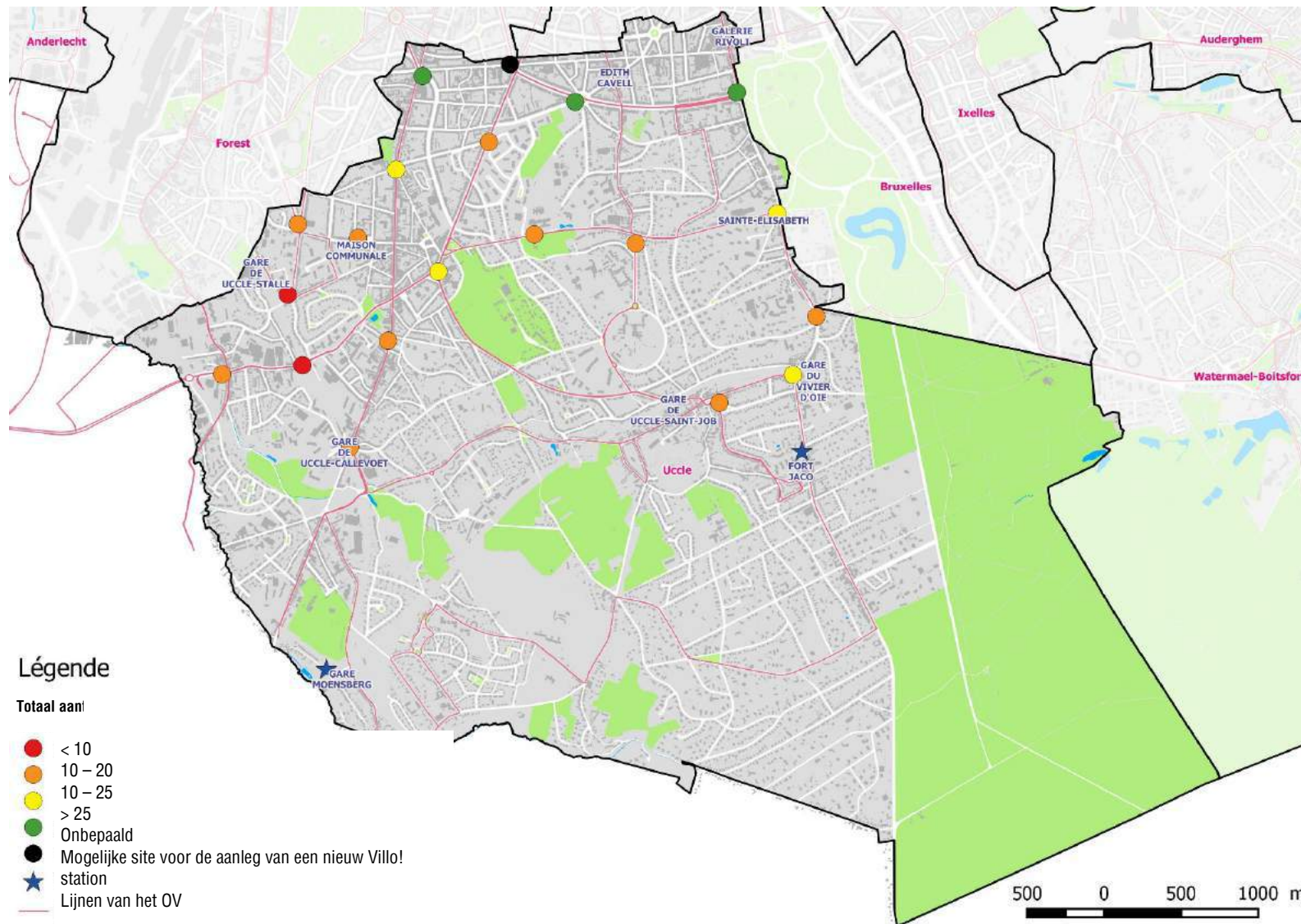
Het bestaande Villo! netwerk is geconcentreerd in het noorden en het centrum van de gemeente.

Uit de gebruiksgegevens blijkt een laag tot zeer laag gebruik van deze dienst, met een gemiddelde van 18,5 bewegingen (nemen en terugplaatsen) per week, wat duidelijk onder het gewestelijk gemiddelde ligt van 55.

Wat de verdeling betreft, tekenen alleen de Villo! stations in het noorden van de gemeente een gebruiksfrequentie op die dit gemiddelde benadert. Daarbuiten liggen de cijfers veel lager, zelfs op niveau van de spoorwegstations.

De ontwikkelingsperspectieven van het netwerk - vooral in het zuiden van de gemeente met een zeer lage bevolkingsdichtheid - zijn dus beperkt.

Toch verantwoord de vele lopende projecten en enkele niet-uitgeruste polen de aanleg van nieuwe Villo! stations, vooral in Fort-Jaco (lokale handelspool) en aan het station Moensberg (met het oog op intermodaliteit).



Afbeelding 4.3.10d – Gebruiksgraad van de Villo! stations

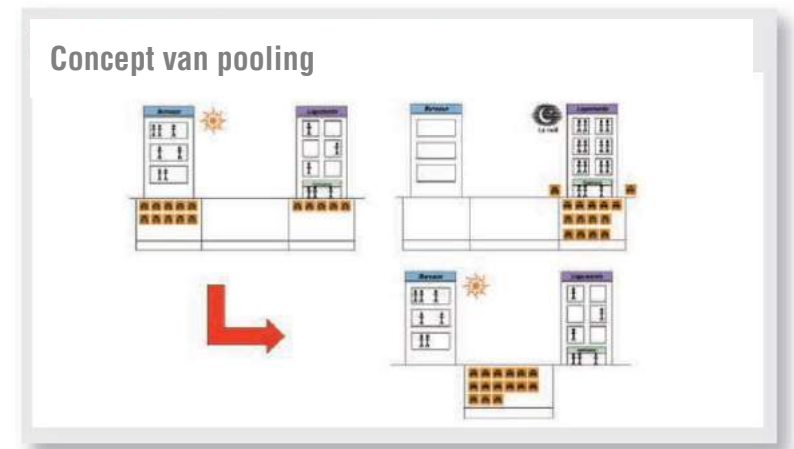
4.4 Actie 4: pooling

4.4.1 Concept

Het principe van pooling of "parksharing" bestaat erin de buurtbewoners of de horecaklanten de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van de parkeercapaciteit van sommige privéparkings (kantoren, handelszaken, hotels, scholen, enz.) op tijdstippen waarop die niet in gebruik zijn, wat afhankelijk van het geval tijdens de dag, 's avonds of in het weekend kan zijn. Na overleg met de partners (vooral de eigenaars) zou dat snel kunnen leiden tot een verhoging van het beschikbare parkeeraanbod buiten de kantooruren, tegen een zeer lage kost en door de bestaande infrastructuur te benutten, d.w.z. zonder de aanleg van nieuwe fysieke parkeerplaatsen. Zo kunnen de bestaande parkeercapaciteiten buiten de openbare weg rendabeler worden gemaakt en worden benut om de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg te compenseren. Daar waar dergelijke pooling mogelijk is, moet die als compensatie trouwens de voorkeur krijgen.

Voorbeelden van succesvolle pooling tonen aan dat dit soort maatregelen berusten op een publiek-private samenwerking en dus een aangepaste overeenkomst vereisen tussen overheid, particuliere eigenaar en uitbater.

Afbeelding 4.4.1 - concept van pooling van parkeerplaatsen



4.4.2 Beoordeling van het potentieel

Ondanks de kenmerken van de gemeente - weinig kantoren, hotels, retailers, een grote capaciteit residentiële parkeerplaatsen - moet de ontwikkeling van een aanbod van parkeerplaatsen buiten de openbare weg toch worden geanalyseerd en voorgesteld, onder meer voor projecten met een impact op parkeren buiten de openbare weg.

In dit opzicht stellen wij een eerste succesvol voorbeeld van pooling vast in de wijk van het Lycée français Jean Monnet. Zo kunnen de buurtbewoners voortaan 's avonds gebruik maken van een parkeerzone van 40 plaatsen aan de samenloop van de Papenkasteelstraat en de Verrewinkelstraat. Deze parkeerzone, eigendom van de Franse staat, is fysiek gescheiden van de openbare weg maar lijkt visueel buiten het domain van het Lycée français te liggen.

Afb. 4.4.2a Analyse ten opzichte van het BWLKE (milieuvergunning)

Uit de analyse van de kantoorgebouwen waarvan de milieuvergunning overeenkomstig het BWLKE (zie hoofdstuk 2.1 voor meer informatie) binnenkort moet worden verlengd, konden een aantal potentiële sites worden gepinpoint.

Weinig ervan bieden een potentieel dat op korte termijn ter beschikking kan worden gesteld.

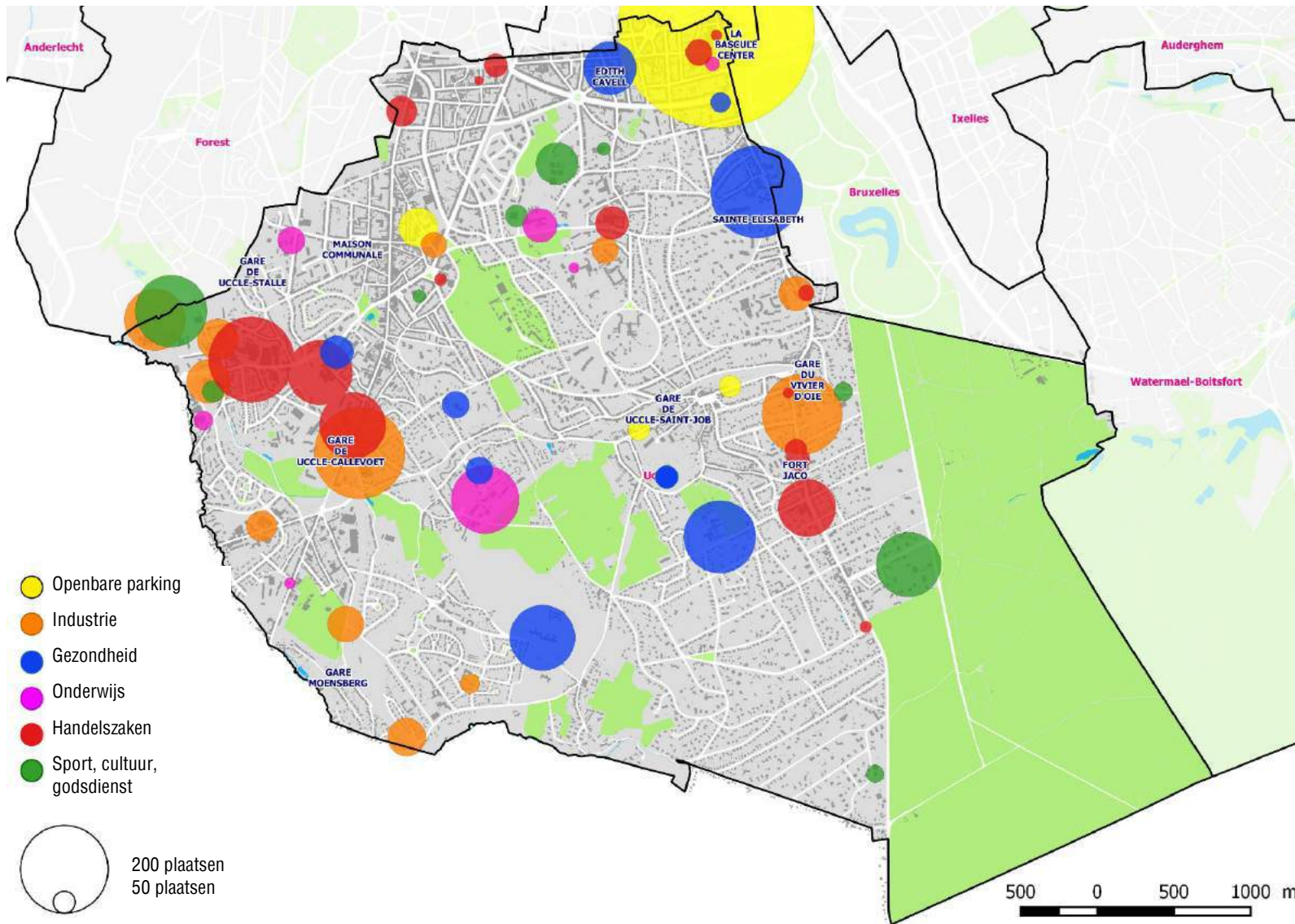
Parkeermogelijkheden buiten de openbare weg in het algemeen

Deze mogelijkheden zijn van nature gekoppeld aan de stadsontwikkeling (stedelijke ontwikkelingsprojecten, nieuwe activiteiten die verplaatsingen genereren) en kunnen alleen tijdelijke behoeften betreffen (grootschalige evenementen).

De lijst van de potentiële sites is in bijlage bijgevoegd (bijlage 4.4.2b).

Eigenaar	Adres	Datum van verlenging vergunning	Capaciteit	Gebruiker van de site
SBS GROUP	Horzelstraat 100	14-07-2015	70	Colruyt
COFELY FABRICOM	Gatti de Gamondstraat 254	04-02-2020	160	Toekomstig AC Uccle
SOGESMAINT-CB RICHARD ELLIS	Waterloose-steenweg 935	08-02-2021	128	Gemeentelijke bibliotheek Le Phare
BRICORAMA	Stallestraat 140	10-08-2021	50	Gamma
ASTRAZENECA	Egide Van Ophemstraat 110	19-06-2022	112	Astrazeneca
SFAR	Alsembergse-steenweg 1091	21-01-2025	65	Ecole ISES Calevoet - Economique
TROIS ARBRES	Drie Bomenstraat 16	24-03-2026	58	Secure City
Gemeente Ukkel	Rodestraat 17	18-05-2026	102	Politiebureau
BRUSSELSE GEWESTELIJKE HUISVESTINGS-MAATSCHAPPIJ	Gulden Kasteelstraat 12	01-07-2026	52	Brusselse Gewestelijke Huisvestings-maatschappij
SAFE AND SOUND	Horzelstraat 119	08-05-2028	49	Safe and Sound
IMMO TOULOUSE/BPD RESIDENTIAL	Stallestraat 140	30-05-2028	148	Domoflex-Domochassis/ NV Risc Groupe Belgium SA
IMMOWAL	Stallestraat 63	25-06-2028	48	Parc Wansart

Afbeelding 4.4.2a – Vaststelling van het potentieel ten opzichte van het BWLKE (kantooractiviteiten)



Afbeelding 4.4.2b – ligging van de parkeervoorzieningen met poolingpotentieel

Bron: Parkeeragentschap

4.4.3 Link met de projecten voor de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg

Momenteel zijn in Ukkel geen projecten in uitvoering met een ingrijpende impact op het parkeeraanbod op de openbare weg.

4.5 Actie 5: informatie en communicatie

Voor een betere toepassing van de regels, moet iedereen die ook kennen en begrijpen. De gemeente moet duidelijke informatie verstrekken.

Een efficiënte communicatiestrategie zal worden uitgestippeld om de burgers bij de uitvoering van het plan te begeleiden.

4.6 Actie 6: aanpassing van de resources inzake parkeercontrole

Om het grondgebied te dekken en de parkeerbeambten zichtbaarheid te verlenen, zal het nodig zijn om:

- in elke uitvoeringsfase van de nieuwe reglementering het personeelsbestand van de dienst "parking" aan te passen ;

- rondes te organiseren om de gehele periode van de beperkte parkeerduur te dekken.

4.7 Actie 7: oprichting van een parkeerobservatorium

Voorwerp en uitvoeringsbepalingen van deze maatregel

Overeenkomstig de voorschriften van het GPBP stelt de gemeente een twejaarlijks evaluatieverslag op. Dit verslag heeft tot doel de impact te beoordelen van het parkeerplan op de mobiliteit en meer in het algemeen op het milieu.

Het is essentieel de inventaris van de vraag en het aanbod te updaten om de aanleg van nieuwe voorbehouden parkeerplaatsen te kunnen volgen en zodoende het verloop te kennen van het totale parkeeraanbod. Op termijn zullen nieuwe veldonderzoeken worden georganiseerd zoals beschreven op pagina.

5. Een nieuwe sectorindeling

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan dat een grotere samenhang en transparantie voor de Brusselaars en voor de pendelaars beoogt, voorziet in dit opzicht in een nieuwe indeling in parkeersectoren die de geografische grenzen afbakt binnen welke de vrijstellingskaarten geldig zijn.

Elke parkeersector - met een oppervlakte van ongeveer 150 ha - is onderverdeeld in subsectoren (of "vakken"). Een indelingsmodel, opgesteld door het Parkeeragentschap, moet als basis dienen voor de opstelling van een definitieve sectorindeling.

Voor de opstelling van de nieuwe sectorindeling werden de volgende principes aangenomen:

- 1 subsector = +/- 37,5 ha;
- de centrale subsector is die van de woonplaats (of van de maatschappelijke of bedrijfszetel), de 3 andere subsectoren (of "vakken") grenzen aan de centrale subsector;
- De (sub)sectoren zijn vastgesteld op basis van de indeling in wijken en op grond van duidelijke en gemakkelijk herkenbare topografische elementen (verkeersassen, spoorwegen, kanaal, parken, natuurreservaten, bossen, enz.);
- om "overloopeffecten" te vermijden, kunnen de sectoren de gemeentegrenzen overschrijden waar die een minder duidelijke grens vormen dan de topografische grens;
- de indeling in (sub)sectoren moet zodanig zijn uitgevoerd dat de buurtbewoner zijn auto onbelemmerd op een aanvaardbare afstand van zijn woonplaats kan parkeren;

- in de berekening van de oppervlakten werden de grote groengebieden (koninklijk domein, parken, natuurreservaten, bossen, vijvers, enz.) niet in aanmerking genomen, waardoor de sectoren binnen welke deze gebieden liggen groter lijken dan het gemiddelde;
- 2 sectoren aan weerskanten van een architectonische of natuurlijke hindernis (kanaal, spoorweg of grote verkeersas) werden slechts beschouwd als "aangrenzend" indien zij door een voetgangersweg met elkaar verbonden zijn en voor zover zij aan alle voorschriften van het besluit voldoen.

Er moet dus worden toegezien op de samenhang van de sectoren tussen aangrenzende gemeenten. Bijgevolg zijn enkele gedeelten van het Ukkelse grondgebied geïntegreerd in de parkeersectoren van de aangrenzende gemeenten. In dit opzicht zullen vooraf onderlinge overeenkomsten moeten worden gesloten. De nieuwe sectoren zullen dus pas in werking treden na bekrachtiging van de sectorindeling in de 19 gemeenten met het oog op hun gelijktijdige invoering op gewestelijk niveau.

Een vrijstellingskaart (buurtbewoner, tijdelijke buurtbewoner of 'bedrijf') zal geldig zijn in de aan de kaart toegewezen subsector (hetzij de sector waar de buurtbewoner woont, hetzij de sector van de maatschappelijke of bedrijfszetel) en, voor de buurtbewoners, in de aangrenzende subsectoren.

Op basis van wat voorafgaat, dient de Gemeente het ontwerp van indeling in zoals opgesteld door het Parkeeragentschap (Bijlage 5), zonder het echter al goed te keuren. Dit ontwerp kan aanleiding geven tot de aanpassing van sommige sectorgrenzen (onder meer om rekening te houden met de lokale context), voor zover de reglementaire voorschriften (onder meer de artikelen 46 tot 48 van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten) die deze sectorindeling regelen zijn nageleefd en zonder de fundamentele principes in twijfel te trekken die aan de basis liggen van deze sectorindeling. Deze beslissing zal, na overleg met het Parkeeragentschap, in een latere gemeenteraad worden genomen.

Minstens elke twee jaar wordt de sectorindeling gedeeltelijk herzien om rekening te houden met de ervaringsfeedback (bv. de burger beschikt automatisch over een bewonerskaart die geldig is in de subsector waar hij woont en in 3 aangrenzende vakken om "overloopeffecten" te vermijden. Bij de evaluatie kan hij verzoeken dat 1 vak wordt veranderd om rekening te houden met zijn verplaatsingsgewoonten, bijvoorbeeld om naar het dichtstbijzijnde metrostation te gaan) en met eventuele ontwikkeling van de lokale parkeertoestand.

6. Samenvatting

6.1 Samenvatting van de acties

6.1.1 Voorbehouden parkeerplaatsen

	PBM	Levering	Autodelen	Taxi's	Zware vrachtwagens	Autocars, bussen	Kiss & Ride	Gemotoriseerde tweewielers	Politie	Fietsen	Totaal ⁸
Bestaande aanbod ⁹ (in PAE)	193	176	20	20	0	120	32	1	5	305	984
Evolutie	+6	+33	+38	0	+20	0 tot +22	0 tot +32	+35-70	-46	0	+692
Gepland aanbod op korte termijn (in PAE*)	199	209	58	20	20	120-152	32-64	36-71	5	387	1152-1251

Afbeelding 6.1.1 – Balans van het aanbod van voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg (inclusief fietsen)

6.1.2 Gereguleerd aanbod op de openbare weg

		Niet-gereguleerd	Blauwe zone	Groene zone:	Rode zone	Subtotaal	Voorbehouden	Totaal
2004-5		21.970	0	591	130	22.691	536	23.227
2016		17.655	655	2.239	419	20.968	687	21.655
Fase 1	Stap 1	15.486	474	4.518	490	20.968	-	20.968
	Stap 2	10.046	0	10.152	490	20.688	984	21.672

Afbeelding 6.1.2 – Balans van het gereguleerde aanbod op de openbare weg

6.2 Algemene balans van de acties

6.2.1 Analyse in verhouding tot de doelstellingen van het GPBP

De volgende doelstellingen zijn overgenomen uit artikel 2 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het GPBP:

- **vermindering van 16% van het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg tegen 2018:**

In 2005 bedroeg het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen 21.970. Volgens de vooruitzichten van het GPAP zullen 12.105 parkeerplaatsen worden gereguleerd en/of voorbehouden. In stap 2 zal Ukkel dus over 9.865 niet-voorbehouden en niet-gereguleerde parkeerplaatsen beschikken. Dat stemt overeen met een vermindering van 55% ten opzichte van 2005. De doelstelling van een vermindering van 16% is dus ruimschoots bereikt.

- **geleidelijke vermindering van het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen:**

Deze vermindering zal plaatsvinden in fase 1 in twee stappen over de jaren 2016 en 2017.

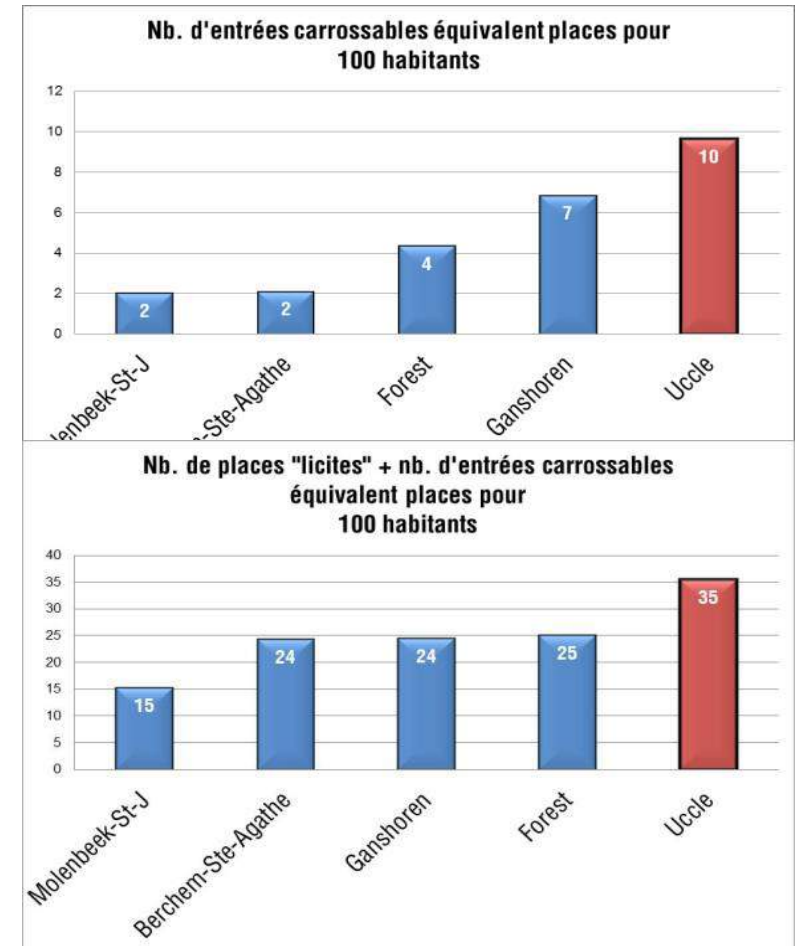
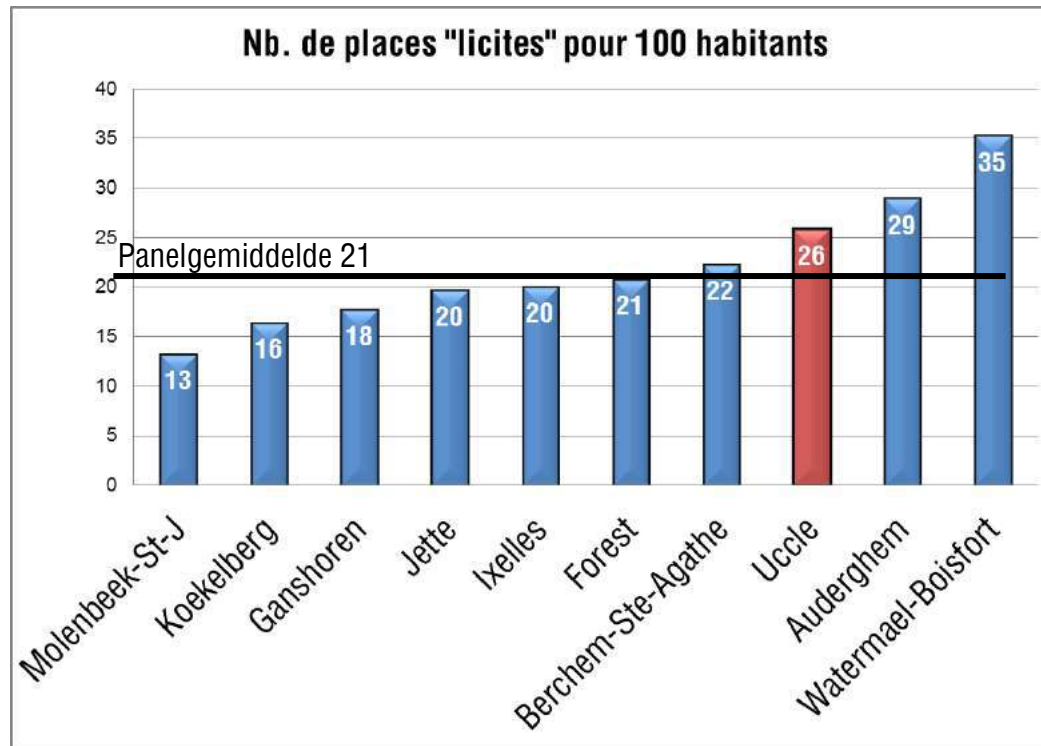
- **beoordeling door een parkeerobservatorium van de nieuwe ingevoerde reglementeringen:**

Zoals voorzien in actie 7 moet de gemeente een evaluatieverslag opstellen over de implementatie van het GPAP.

Het GPAP bereikt dus wel degelijk de drie doelstellingen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

7. Bijlagen

Bijlage 2.1.1 – Benchmark: aanbod in verhouding tot het aantal inwoners - Panel Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bijlage 4.3.2 – Analyse van de verdeling van de leveringszones

Evaluatiemethode van de parkeerbehoeften voor de leveringen¹⁰

Bijlage 4.2.2a
en b

Het GPBP heeft de methode gekozen van het CEREMA¹¹ waarmee in een handelslint afhankelijk van de typologie van de handelszaken en van het aantal geraamde leveringen het aantal aan te leggen leveringszones op theoretische wijze kan worden berekend:

- elke handelszaak of handelsactiviteit krijgt een leveringscode en een leveringscoëfficiënt toegekend;

Elke handelsactiviteit wordt ingedeeld volgens het aantal bewegingen (leveringen) dat de activiteit genereert - de leveringscoëfficiënt - die overeenstemt met het aantal per maand uitgevoerde leveringen en die varieert afhankelijk van het soort handelszaak.

- voor elk straatdeel worden de leveringscoëfficiënten opgeteld en vervolgens door 90 gedeeld om het theoretisch aantal aan te leggen leveringszones te berekenen.

Alleen de sectoren van Bascule, Fort-Jaco en Ukkel-Centrum werden op basis van die methode geanalyseerd want het zijn de drie belangrijke handelspolen van de gemeente.

Voor de andere handelssectoren (Sint-Jobplein, station Kalevoet), zal echter een beknoptere analyse worden uitgevoerd.

¹⁰ Organisatie van de leveringen langs de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de katernen van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 8, september 2012

¹¹ Centre d'Etude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

Sector Bascule

Straatdeel	# Bewegingen (leveringen)	Bestaande leveringszones	Resultaat van de berekening	Aantal aan te leggen leveringszones
1	73,89	1	0,82	0
2	493,74	2	1,49	0
3	91,39	2	2	0
4	148,96	1	0,16	0
TOTAAL				0

Aan te leggen leveringszones per straatdeel (Bascule)

- de leveringszone van straatdeel 1 - ter hoogte van het nummer 670 van de Waterloostraat werd tijdens de uitvoering van werken beschadigd en zou door de diensten van Brussel Mobiliteit moeten worden vervangen. Op dit straatdeel zijn er dus geen behoeften waarin moet worden voorzien.



Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>.
Grondplan: Urbis

Grondplan: Urbis





handelszaken die leveringen genereren (Bascule)

Grondplan: Urbis

Sector Ukkel-Centrum

Straatdeel	# bewegingen (leveringen)	Bestaande leveringszones	Theoretische behoefte	Aantal aan te leggen leveringszones
5	240,98	2,5	2,68	0
6	86,89	1	0,97	0
7	161,09	0	1,79	1
8	133,2	1	1,48	0
9	278,11	2	3,09	1
10	77,08	0	0,86	1
11	66,58	1	0,74	0
12	32,18	0	0,36	0
13	172,75	1	1,92	1
14	118,64	1	1,32	1
15	54,02	1	0,60	0
16	102,7	1	1,14	0
TOTAAL				5

Aan te leggen leveringszones per straatdeel (Ukkel-Centrum)

- voor de straatdelen 7 en 14 die overeenstemmen met de Xavier De Buestraat, zijn 2 leveringszones nodig. Vanwege de afwezigheid van parkeerplaatsen op de openbare weg is het onmogelijk om op deze as leveringszones aan te leggen. Wij raden dus aan om die aan te leggen op de Alsebergsesteenweg, even kant, aan het begin van het kruispunt, voor de bediening van de handelszaken in het eerste deel van de straat.



Mogelijke locatie voor de aanleg van een leveringszone aan het kruispunt Alseberg/Xavier de Bue.

- rekening houdend met de bestaande beperkingen (onder meer de moeilijke toegang tot de Verhulststraat), is de aanleg van een nieuwe leveringszone op het Sint-Pietersvoorplein de meest realistische oplossing voor een betere bediening van de handelszaken in de Xavier De Buestraat.



Mogelijke locatie voor de aanleg van een leveringszone op het Sint-Pietersvoorplein.

- voor **straatdeel 9** dat overeenstemt met een vak van de Alsebergsesteenweg, werden de behoeften voor de aanleg van een leveringszone vastgesteld aan de oneven kant in ongeveer het midden van de as voor de leveringen van de handelszaken die de meeste leveringen genereren. Aan de even kant bevindt zich al een leveringszone.



Mogelijke locatie voor de aanleg van een leveringszone op de Alsebergsesteenweg - straatdeel 9.

- voor **straatdeel 10**, is er een behoefte aan een leveringszone waarin niet is voorzien. Rekening houdend met de parkeerbeperkingen zijn de aanlegmogelijkheden van een leveringszone beperkt. De aanleg van een leveringszone aan de even kant ter hoogte van de traiteur is de beste oplossing om zo veel mogelijk handelszaken te bedienen,

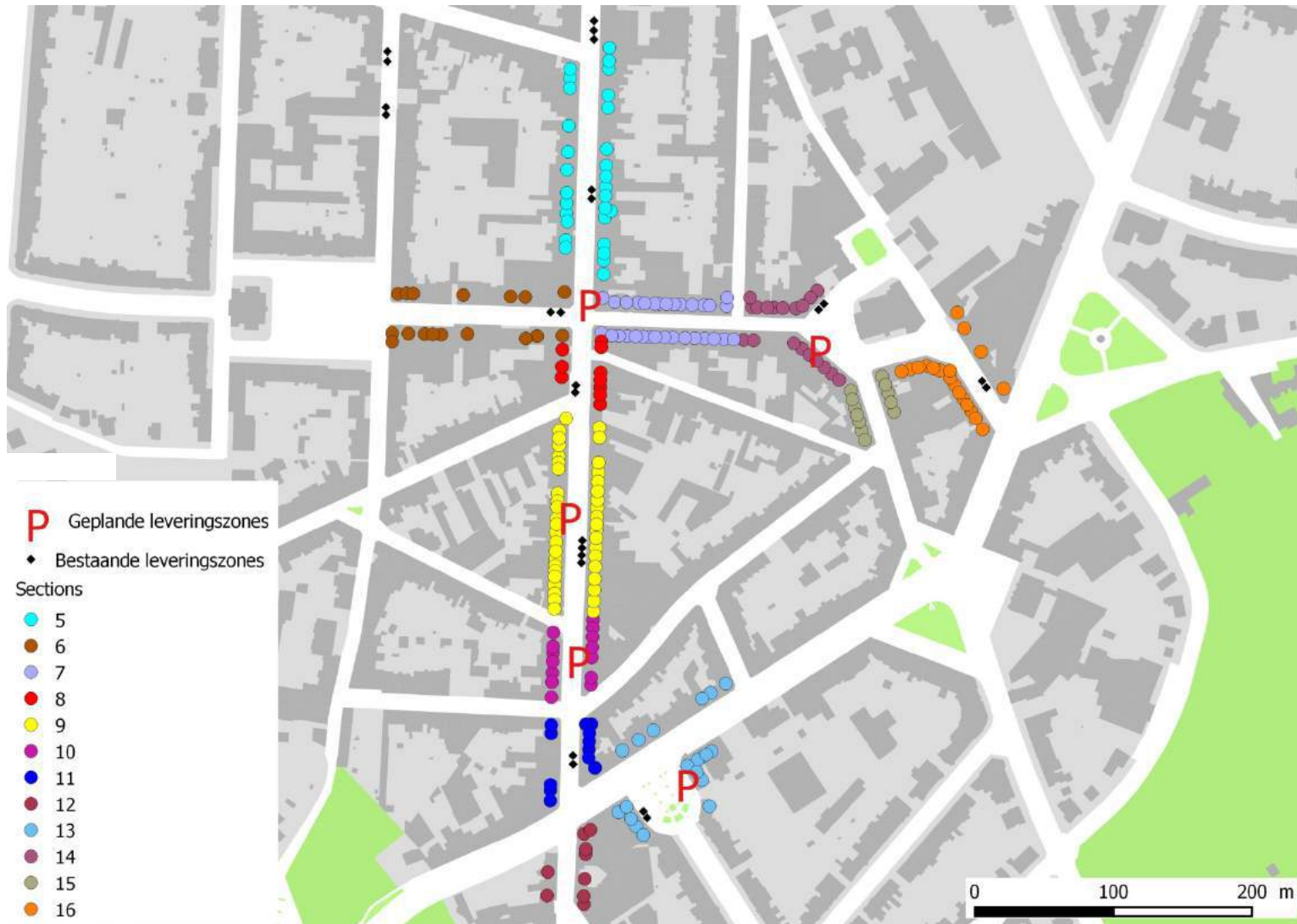


Mogelijke locatie voor de aanleg van een leveringszone op de Alsebergsesteenweg - straatdeel 9.

- voor **straatdeel 13**, is er een behoefte aan een leveringszone waarin niet is voorzien, maar de sector is zeer beperkt met parkeerplaatsen voor taxi's en voor personen met een handicap. De aanleg van een leveringszone op het Dancoplein ter hoogte van de parkeerplaats personen met een handicap die kan worden verplaatst naar de taxistandplaats, lijkt de meest realistische oplossing te zijn. Deze taxistandplaats wordt volgens de Directie Taxi's weinig gebruikt en kan dus van bestemming veranderen. Een evaluatie van het effectieve gebruik van de parkeerplaats voor personen met een handicap zou eveneens toelaten om de uit te voeren oplossingen te verfijnen.



Mogelijke locatie voor de aanleg van een leveringszone op het Dancoplein (straatdeel 13)



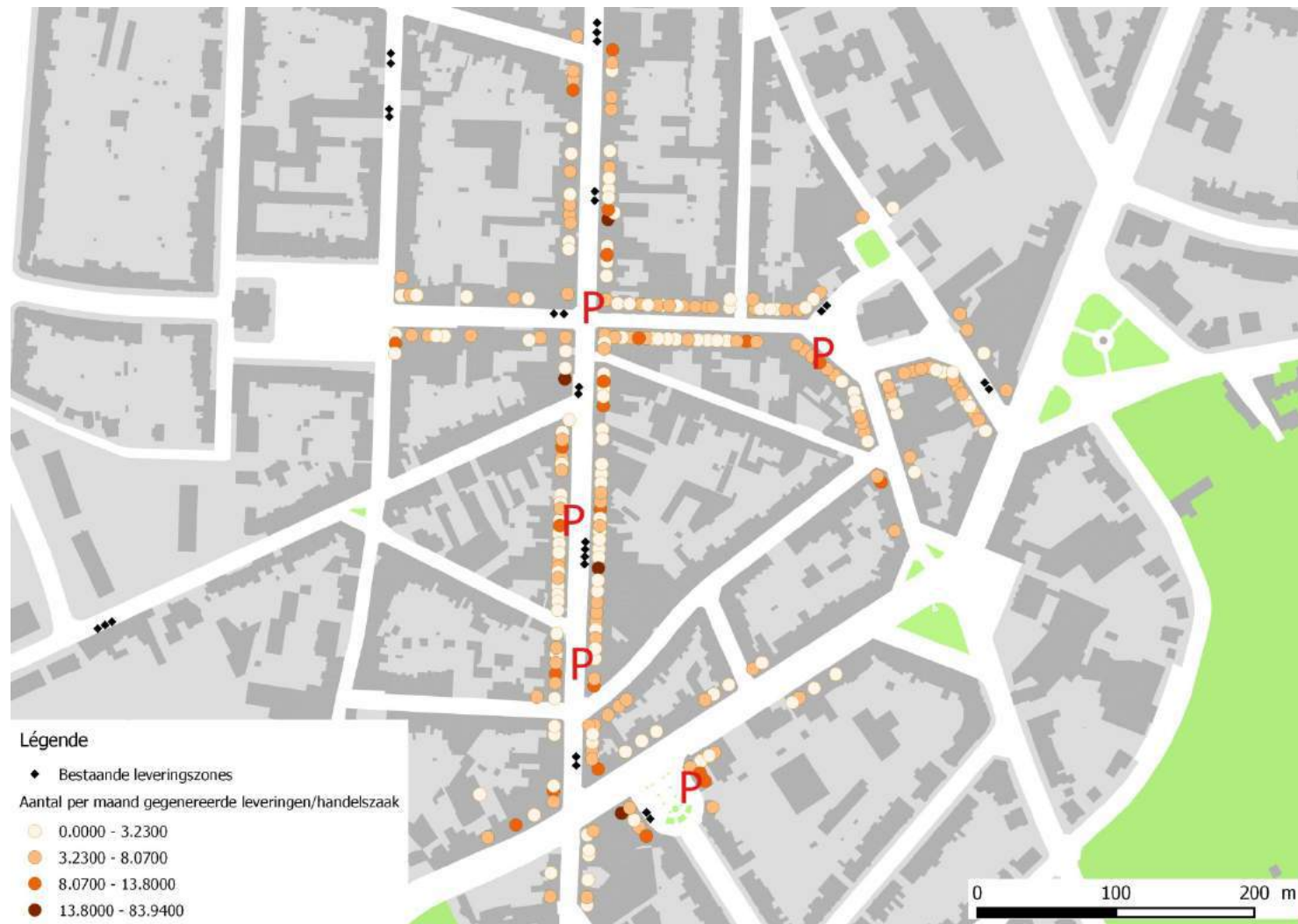
Raming van het aantal aan te leggen leveringszones (Ukkel-Centrum)

Bron: Atrium,
<http://www.shopinbrussels.be/FR>.
 Grondplan: Urbis



Typologie van de handelszaken
(Ukkel-Centrum)

Bron: Atrium,
<http://www.shopinbrussels.be/FR>.
Grondplan: Urbis



Handelszaken die leveringen genereren
(Ukkel-Centrum)

Bron: Atrium,
<http://www.shopinbrussels.be/FR>
Grondplan: Urbis

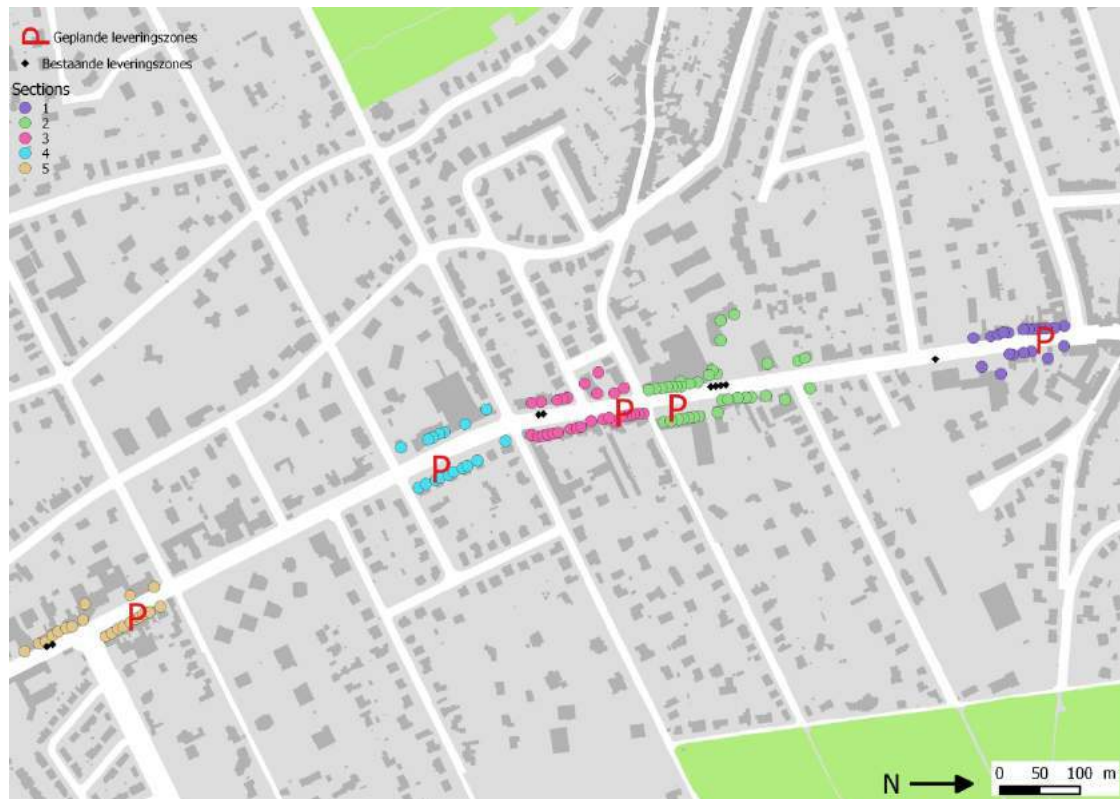
Sector Fort -Jaco

Straatdeel	# bewegingen (leveringen)	Bestaande leveringszones	Resultaat van de berekening	Aantal aan te leggen leveringszones
1	119	1	1,33	1
2	226	1	2,5	1
3	145	1	1,6	1
4	183	0	2,04	1
5	145	1	1,61	1
TOTAAL	818	7		5

Het aantal aan te leggen leveringszones stemt niet helemaal overeen met de resultaten van de berekening tussen het aantal bestaande zones en de theoretische behoeften. De lokale toestand kan de mogelijkheden en de nodige capaciteit namelijk beïnvloeden. De details zijn voor elke straatdeel toegelicht.

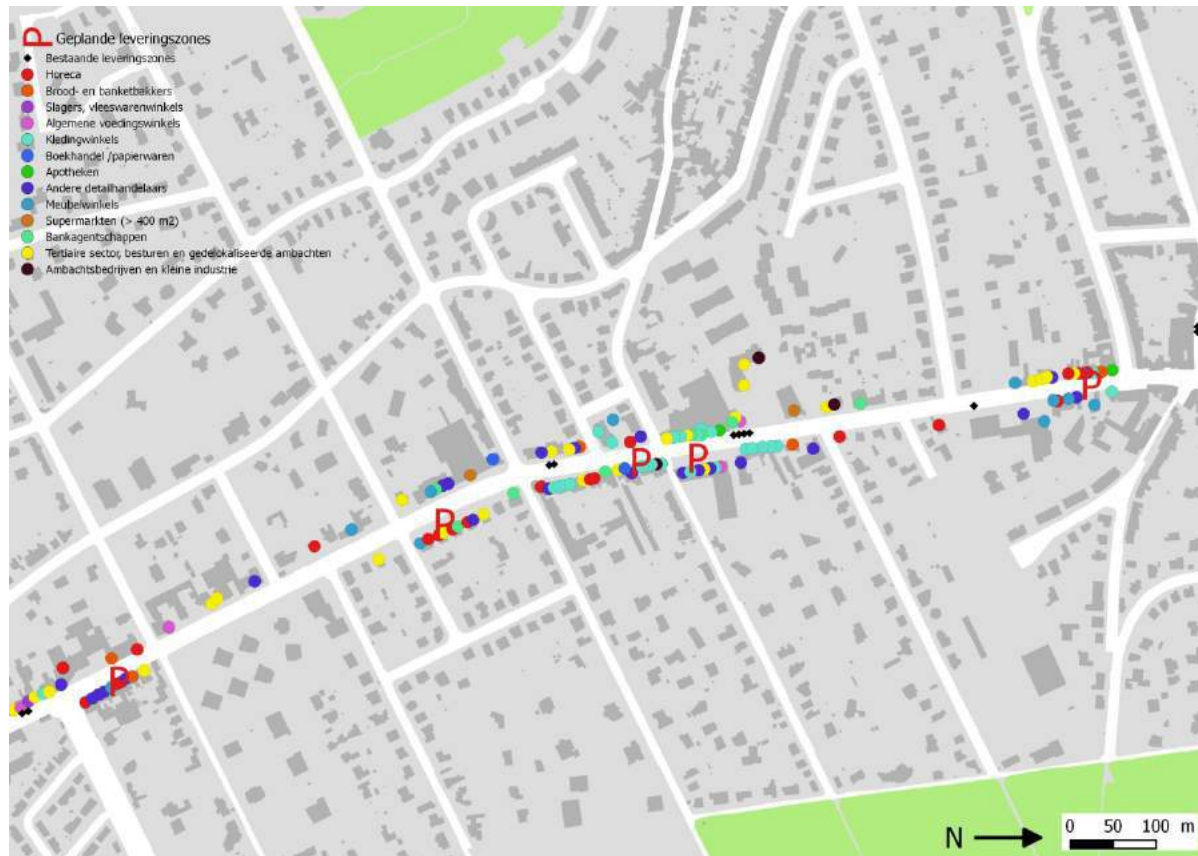
- **straatdeel 1:** de berekening geeft geen theoretisch gebrek aan leveringszones weer omdat ter hoogte van de Skoda-Seat dealer (nr. 1250) al een leveringszone bestaat. De handelszaken aan de andere kant van de steenweg tussen de nummers 1223 en 1239 genereren echter het grootste aantal leveringsbewegingen. De aanleg van een leveringszone is hier dus aangeraden;
- **straatdeel 2:** aan de oneven kant is al 1 grote leveringszone beschikbaar maar de leveringen aan de andere kant van de steenweg veroorzaken aanzienlijke verkeershinder. De aanleg van een extra leveringszone tussen de nummers 1330 en 1334 is dus aangeraden;
- **straatdeel 3:** vereist eveneens een leveringszone aan de even kant dicht bij het kruispunt;
- **straatdeel 4:** hier blijkt een theoretisch gebrek aan 2 leveringszones. De berekening neemt echter de Delhaize in aanmerking terwijl die over een leveringszone buiten de openbare weg beschikt. De aanleg van 1 leveringszone ter hoogte van het winkelcentrum Lorraine lijkt dus voldoende omdat de boek- en papierhandel Club al over een voorbehouden parkeerzone vóór de winkel beschikt;

- **straatdeel 5:** hier lijkt de aanleg nodig van een extra leveringszone. Deze zone zou tussen de Van Beverlaan en de Kasteeltjeslaan ter hoogte van nummer 1482 kunnen bevinden om alle handelszaken aan deze kant van de steenweg te bedienen.



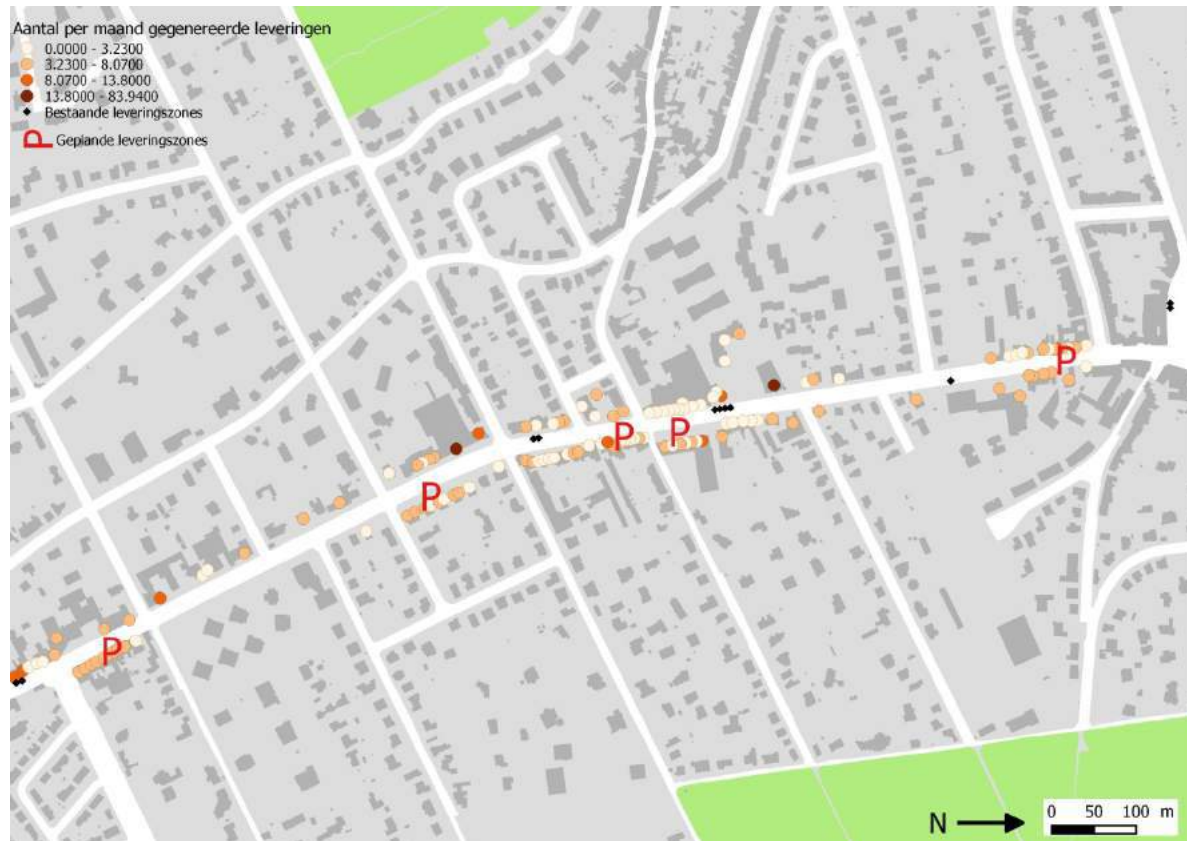
Raming van het aantal aan te leggen leveringszones (Ukkel-Centrum)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>.
Grondplan: Urbis



Typologie van de handelszaken

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>.
 Grondplan: Urbis



Handelszaken die leveringen genereren

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>.

Grondplan: Urbis

Sint-Jobplein



Foto van de bestaande leveringszone op het Sint-Jobplein.

De aanleg van een tweede leveringszone aan het begin van de Jean en Pierre Carsoellaan lijkt verstandig voor de bediening van de handelszaken die rond dit kruispunt zijn gevestigd, alsook van de restaurants op de Jean en Pierre Carsoellaan en op de Sint-Jobsteenweg.



Locatie voor de geplande aanleg van een leveringszone (Jean en Pierre Carsoellaan)

Station Kalevoet

Ter hoogte van nummer 1002 moet in de aanleg van een leveringszone worden voorzien voor een gemakkelijker bediening van de handelszaken ten oosten van het station Kalevoet.



Locatie voor de geplande aanleg van een leveringszone (Alsebergsesteenweg)

De handelszaken gevestigd ten westen van het station beschikken al over 2 leveringszones die ruimschoots aan hun behoeften voldoen.

Colonne1	Handelsactiviteit	Leveringscoëfficiënt
1	Cafés, hotels, restaurants	6,25
2	Brood- en banketbakkers	8,07
3	Slagers, vleeswaren winkels	10,50
4	Algemene voedingswinkels	9,35
5	Kledingwinkels	3,23
6	Boekhandel /papierwaren	13,80
7	Apotheken	0,00
8	Andere detailhandelaars	7,53
9	Meubelwinkels	7,50
10	Supermarkten (> 400 m ²)	83,94
11	Groothandel	21,67
12	Bankagentschappen	0,00
13	Tertiaire sector, besturen en gedelokaliseerde ambacht	2,43
14	Ambachtsbedrijven en kleine industrie	7,81

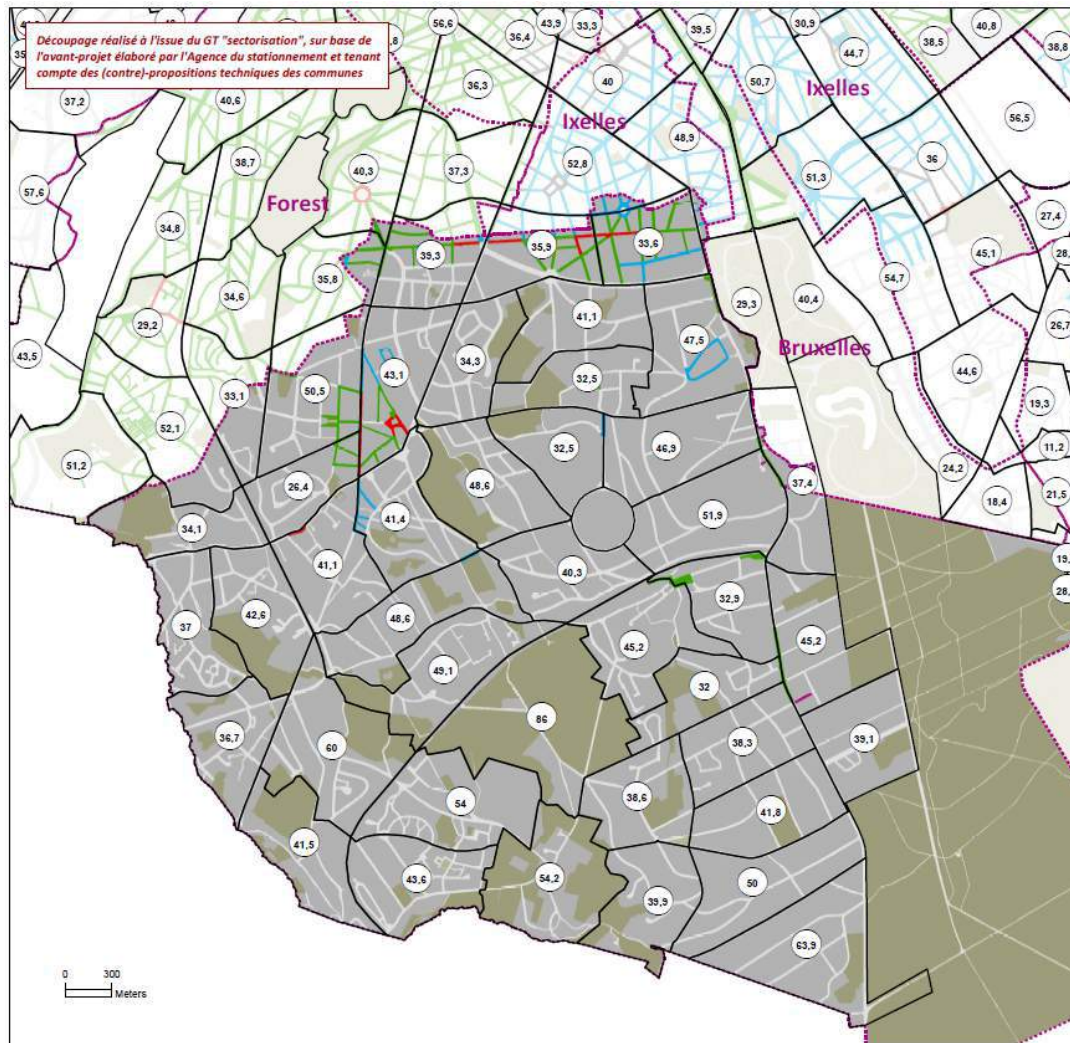
Bron: katern van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, september 2012.

Leveringscoëfficiënt per soort handelszaak, CEREMA-methode

Bijlage 4.2.2b – Lijst van het poolingpotentieel

Ligging	Capaciteit	Functie	Naam
Waterloosesteenweg 1331	49	Winkel	La grande épicerie
Waterloosesteenweg 1333	52	Winkel	Hema
Vanderkinderestraat 121	53	Winkel	Carrefour Market
Vanderkinderestraat 467	60	Winkel	Ukkel Bascule
Alsebergsesteenweg 505	70	Winkel	Delhaize SM Mozart
De Frélaan 94	76	Winkel	Delhaize SM Mozart
Gatti de Gamondstraat 60	100	Winkel	Carrefour Market
Waterloosesteenweg 1363	131	Winkel	Delhaize SM Fort -Jaco
Stallestraat 140	148	Winkel	Domochassis - Domoflex
Alsebergsesteenweg 1037	151	Winkel	Colruyt Bioplanet
Stallestraat 161	196	Winkel	Colruyt Ukkel
Engelandstraat 38	40	Industrie	Sport Moto Uccle
Gelaarsde Katplein 9	45	Industrie	Ab Parquet et Traditions
Alsebergsesteenweg 974	50	Industrie	Carrosserie du Week-end
Dekenijstraat 122	58	Industrie	Parking Icon
Groeselenbergstraat 99	61	Industrie	Centre d'Etude et de Recherches Vétérinaires et Agrochimiques (CERVA)
Drogenbossteenweg 135	70	Industrie	De Lijn
Waterloosesteenweg 1135	78	Industrie	Ethias
Horzelstraat 27	83	Industrie	NMBS
Sophoraslaan	87	Industrie	NMBS
Neerstallesteenweg 430	94	Industrie	Sici
Stallestraat 290	99	Industrie	Peugeot
Ruisbroeksesteenweg 52	191	Industrie	MIVB

Waterloosesteenweg 1246	183	Industrie	Carrosserie De Vivier
Dieweg 3	208	Industrie	Schneider Electric
Sterstraat 163	43	Onderwijs	Chambres Belges des Comptables (CBC)
Gatti de Gamondstraat 95	62	Onderwijs	Institut d'Enseignement de Promotion Sociale de la Communauté Française (IEPSCF)
De Frélaan 62	77	Onderwijs	Haute École de Bruxelles – Catégorie pédagogique Defré (HEB)
Hougoumontlaan 14	40	Sport, godsdienst, cultuur	Royal Wellington Club
Eikenklaan 125	42	Sport, godsdienst, cultuur	Royal Racing Club de Bruxelles
Sterstraat 99	49	Sport, godsdienst, cultuur	Basic Fit
De Frésquare 1	51	Sport, godsdienst, cultuur	Zwembad Longchamp
Adolphe Dupuichlaan 42	95	Sport, godsdienst, cultuur	Royal Léopold Club
Lorrainedreef 41	147	Sport, godsdienst, cultuur	David Lloyd Leisure Club & Gym
Ruisbroeksesteenweg 18	163	Sport, godsdienst, cultuur	Royal Uccle Sport THC
Winston Churchillaan 253	46	Gezondheid	Domaine Churchill (Rusthuis)
Dieweg 69	62	Sport, godsdienst, cultuur	Les Jardins du Dieweg (Tennisclub)
Lycée françaislaan 6	63	Gezondheid	Résidence Palace (Rusthuis)
Stallestraat 96	76	Gezondheid	Rode Kruis
Edith Cavellstraat 32	121	Gezondheid	Chirec – Cliniques Edith Cavell
Engelandstraat 642	149	Gezondheid	Institut scientifique de santé publique
Jacques Pasturlaan 43	165	Gezondheid	Epsilon – Clinique Fond'Roy
Waterloosesteenweg 961	210	Gezondheid	Nazareth (Rusthuis)



Projet de sectorisation pour la Commune de Uccle
Sectorisatie ontwerp voor de Gemeente Ukkel

Légende - Legenda

Maillage (= secteur assigné et/ou limitrophe)
 Vak (= toegewezen/aangrenzende sector)
 Superficie de la maille (ha)
 Oppervlakte van het vak (ha)

Chaque secteur de stationnement se compose de plusieurs mailles :

Maillage (= secteur assigné et/ou limitrophe)
 Vak (= toegewezen/aangrenzende sector)

Secteur de stationnement = +/- 150 ha =
 1 secteur "assigné" + X secteurs "limitrophes"

Nombre de secteurs "à cheval" entre Uccle et ses communes voisines = 13 (sur un total de 48)

Type de réglementation du stationnement de voirie (03/2015)
Soort van parkeerreglementering op de openbare weg (03/2015)

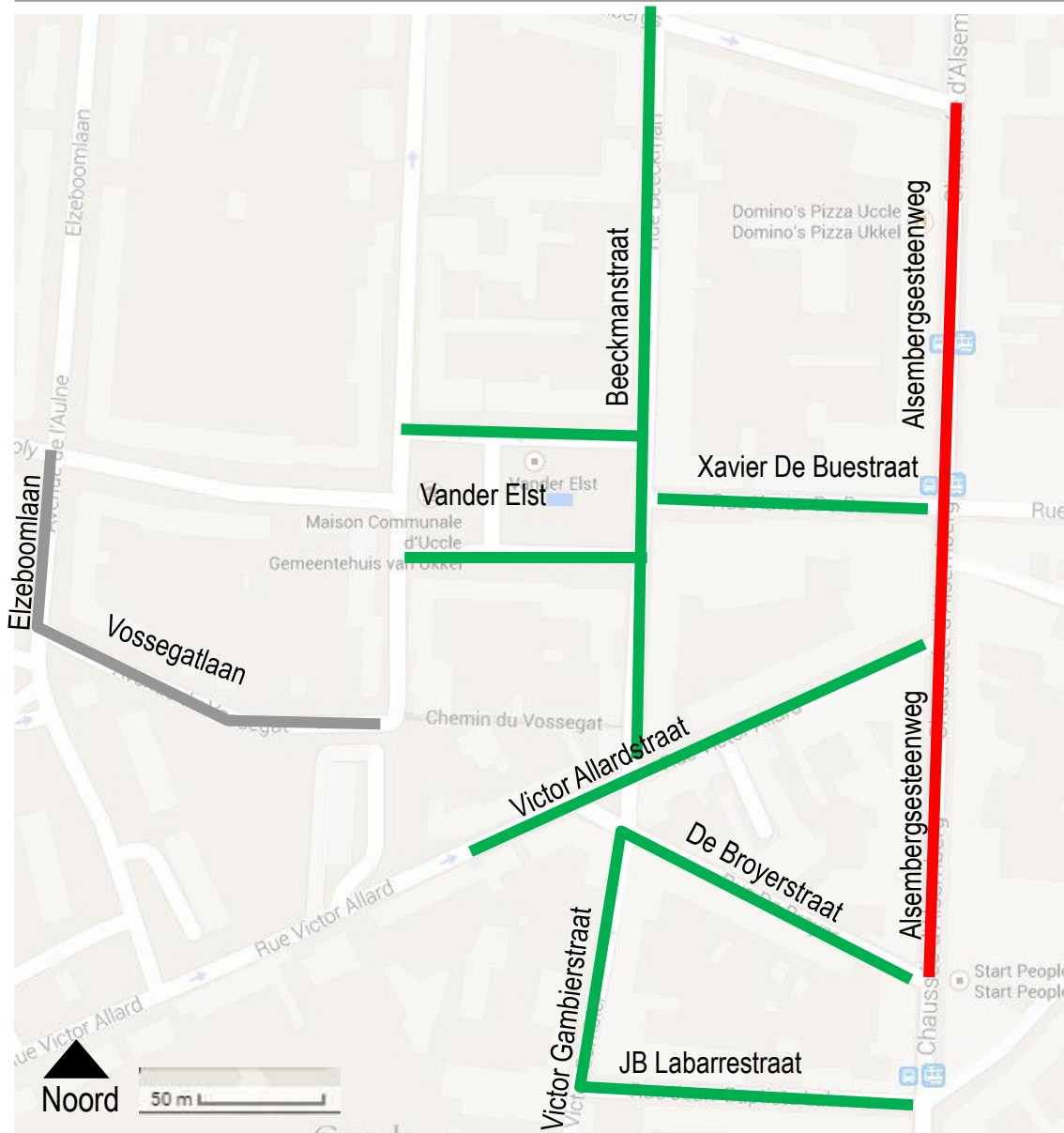
- Zone bleue / Blauwe zone
- Zone verte / Groene zone
- Zone grise / Griuze zone
- Zone orange / Oranje zone
- Zone rouge / Rode zone
- Reservé riverain / bewoner gereserveerd

-03 / 2015-
 Auteur: Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Bijlage 5 – Voorstel sectorindeling opgesteld door het Parkeeragentschap

8. Bijlage – Resultaten van de parkeerenquêtes

■ 1. Ukkel-Centrum – enquête met halfuurtellingen

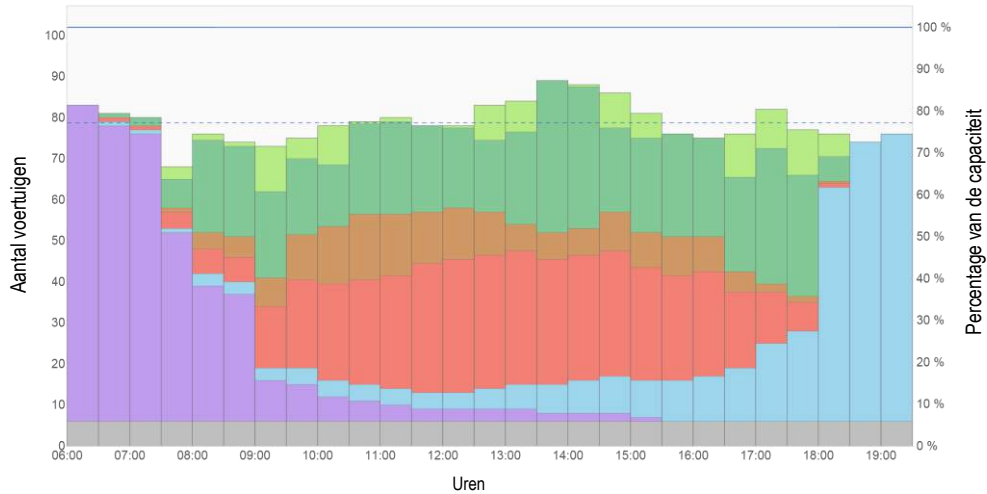


Algemene kenmerken:

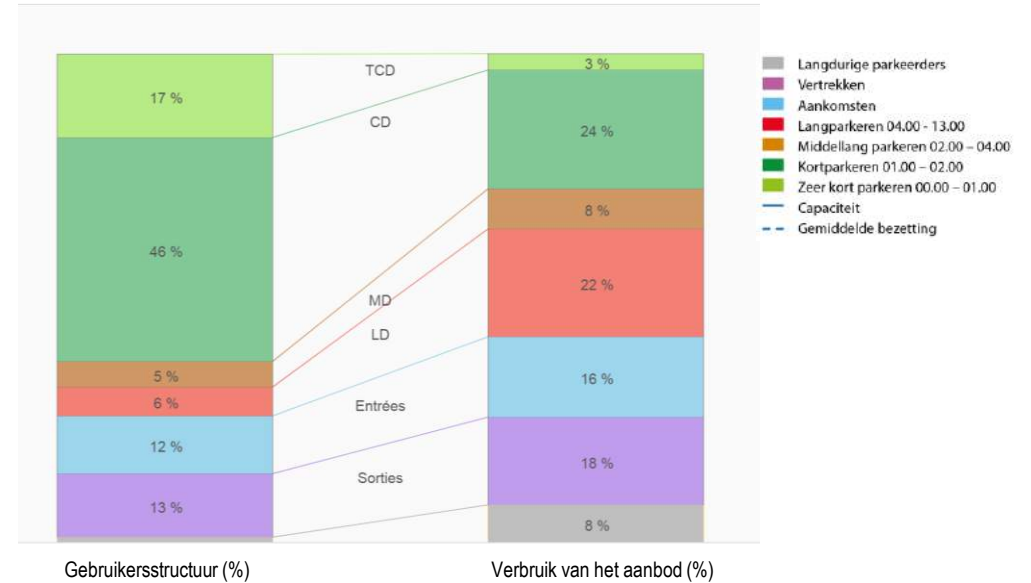
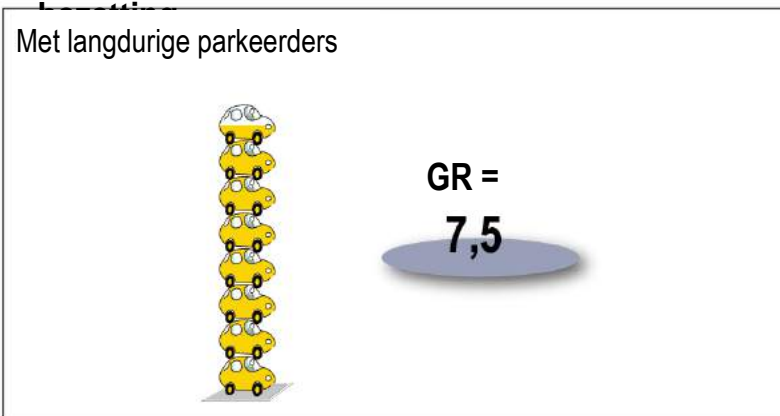
- Handels- en administratieve pool
- Sterke functiemix:
 - concentratie van diensten (gemeentebestuur, handelszaken, scholen, gebedshuizen);
 - hoge bevolkingsdichtheid.
- Groot aanbod van alternatieve vervoerswijzen voor de privéauto:
 - verbinding met de trams 51, 4, 92 en 97;
 - verbinding met de trams 38, 41, 43 en 98;
 - Cambio-stations Vander Elst en Danco ;
 - Villo! station aan het gemeentehuis.

➔ Enquête met halfuurtellingen

1. Ukkel-Centrum – enquête met halfuurtellingen



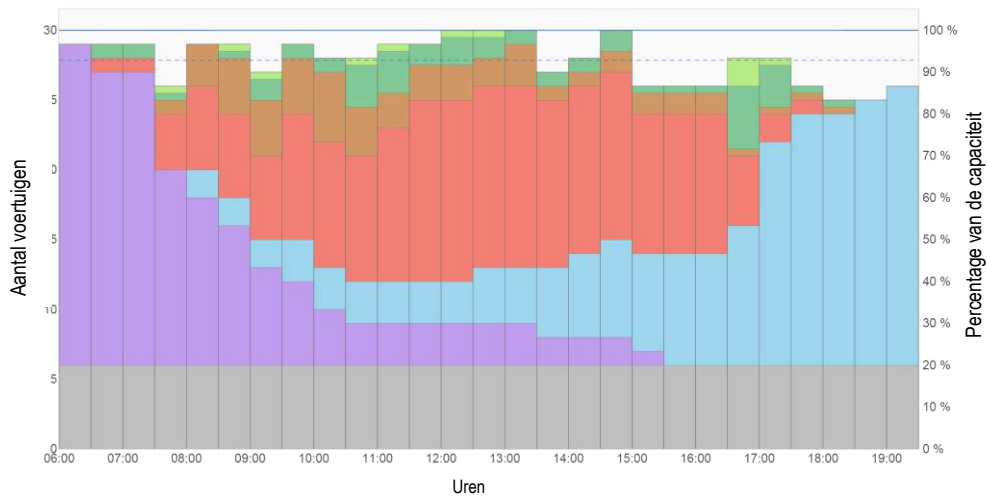
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde



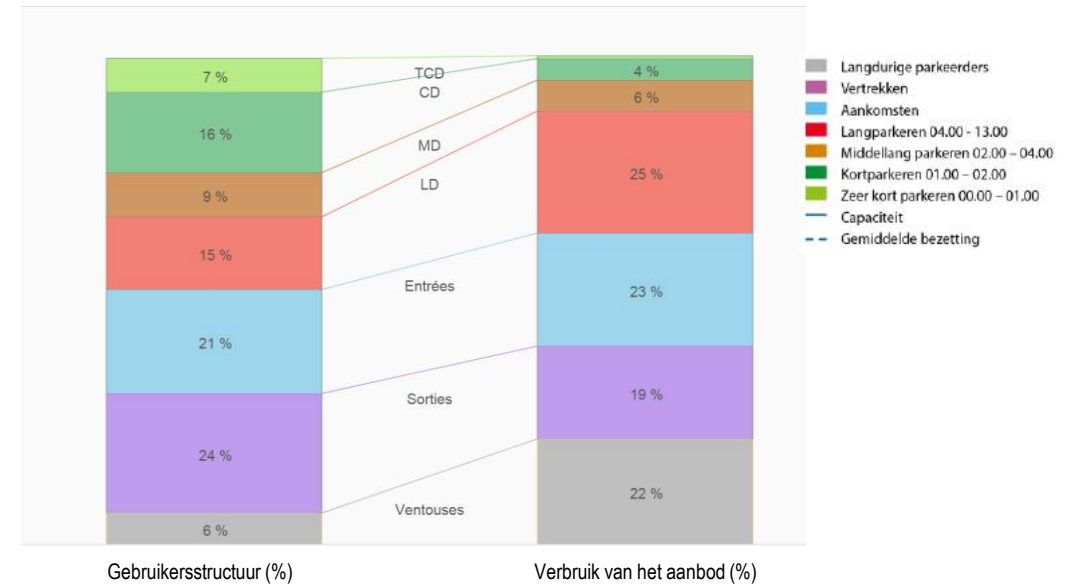
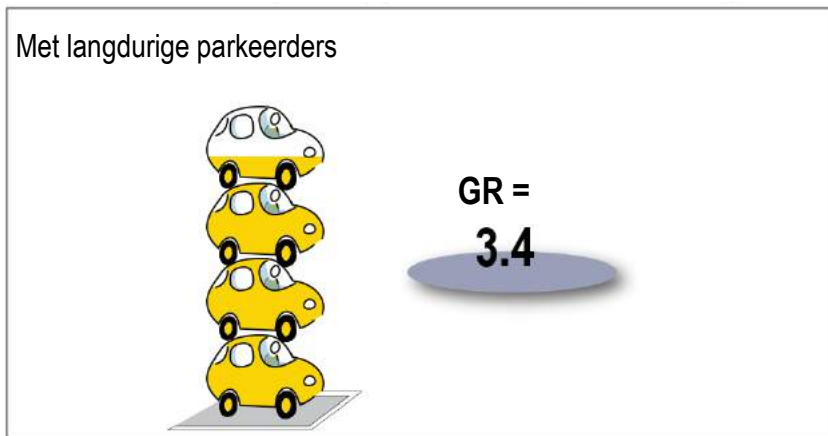
- Weinig bewoners tijdens de dag.
- Weinig voertuigen die lang en middellang parkeren (ong. 20).
- Sterke aanwezigheid van kortparkeerders.

➔ Kenmerkende resultaten van een drukke en dichtbevolkte multifunctionele wijk met uiteenlopende werking afhankelijk van de toepasselijke reglementering.

1. Ukkel-Centrum (niet-gereguleerd) – enquête met halfuurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



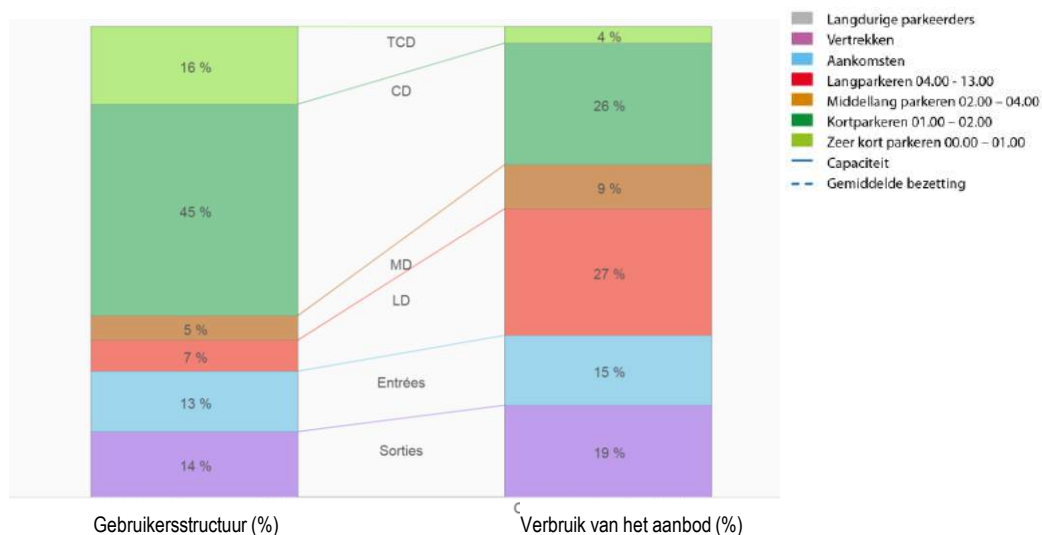
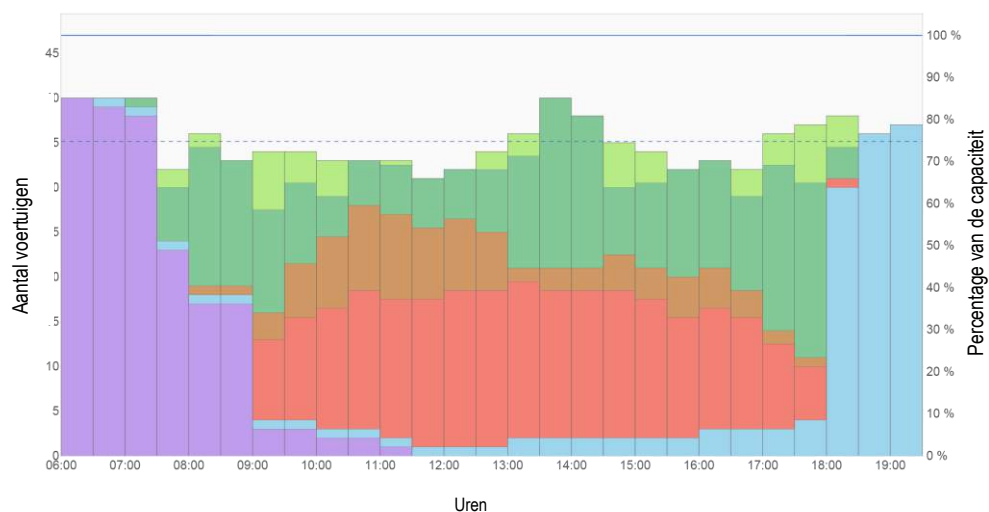
■ Sterke aanwezigheid van bewoners en langparkeerders.

■ Vrij beperkte vraag naar kortparkeren.

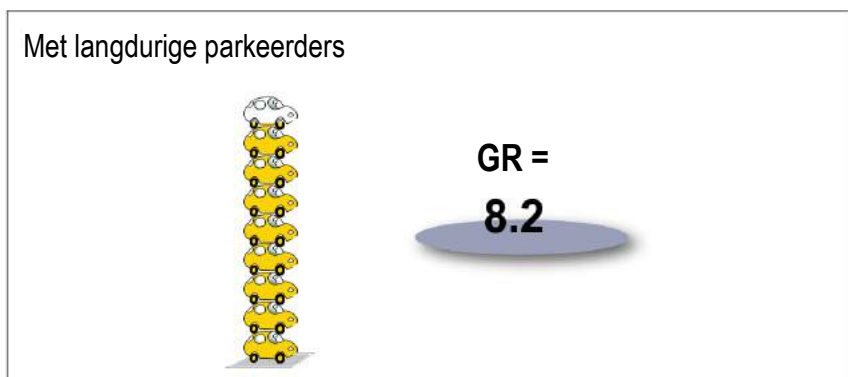
Kenmerkende rotatie van een zone middellang parkeren (3 auto's per parkeerplaats per dag).

- ➔ Sterke druk op het parkeren.
- ➔ De rotatie kan worden verbeterd door de invoering van een reglementering.

1. Ukkel-Centrum (groene zone) – enquête met halfuurtellingen



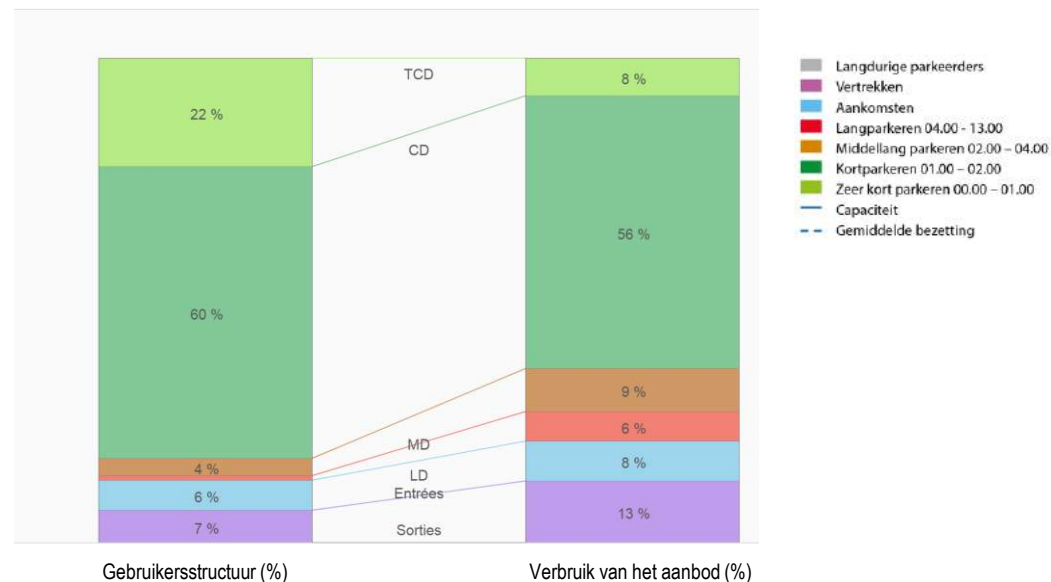
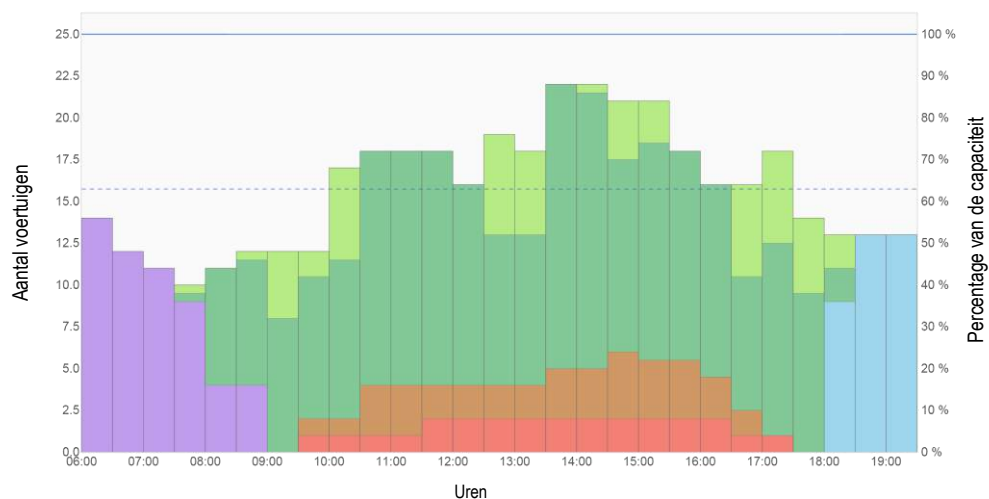
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



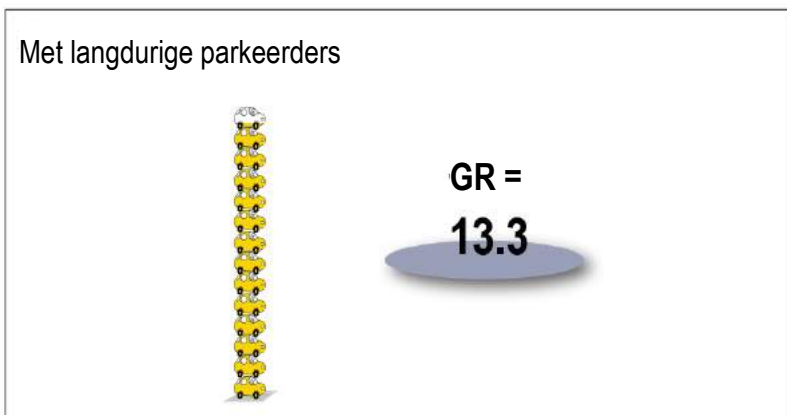
- Kenmerkende rotatie van een zone kortparkeren.
 - Een aantal langparkeerders (15 voertuigen).
 - Weinig bewoners.
- Situatie vergelijkbaar met een zone kortparkeren.**

- ➔ Kenmerkende situatie van een zone kortparkeren.
- ➔ Reglementering te doen evolueren.

1. Ukkel-Centrum (rode zone) – enquête met halfuurtellingen



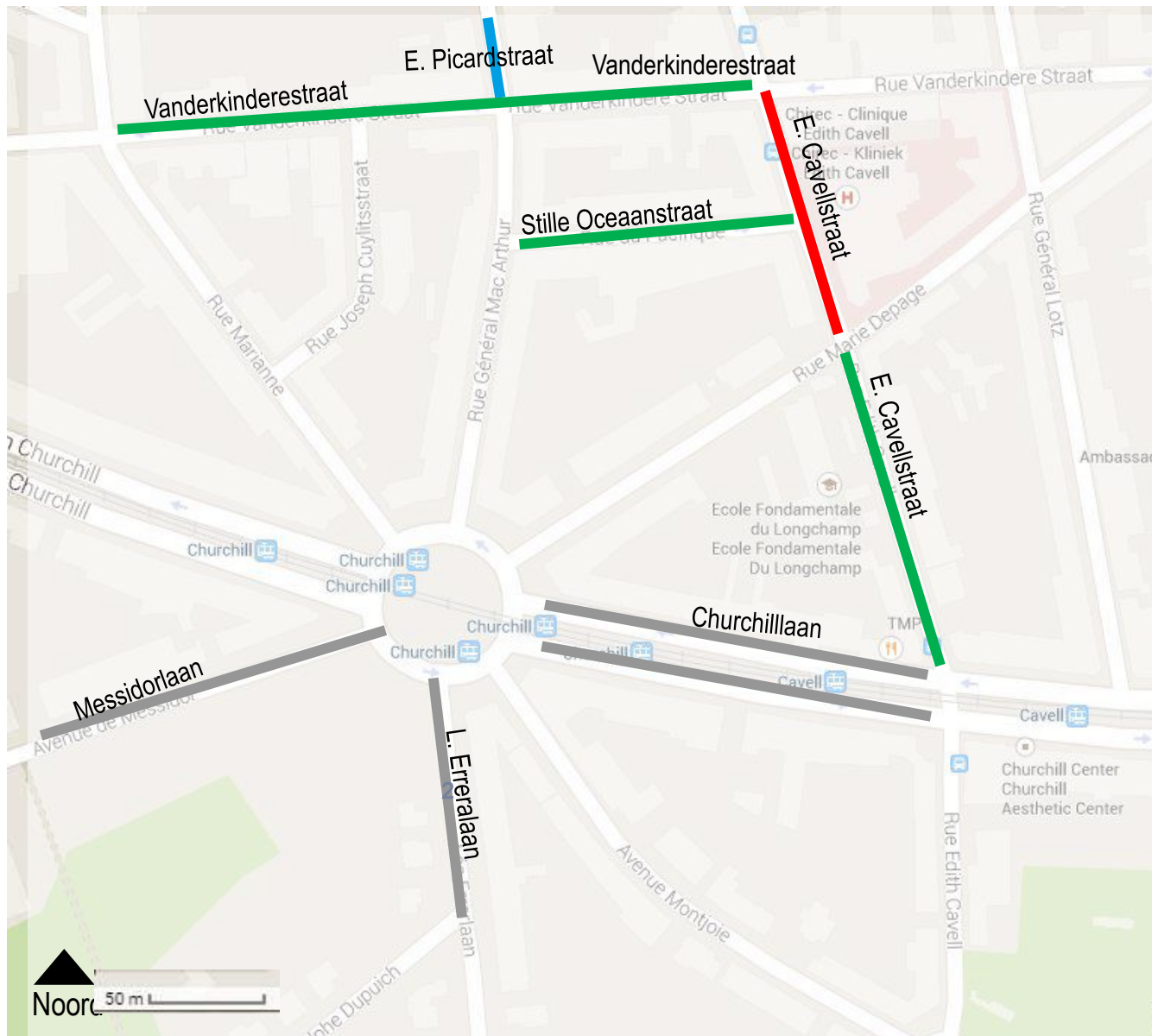
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Kenmerkende rotatie van een zone kortparkeren.
- Zeer weinig langparkeerders.
- Weinig tot geen bewoners tijdens de dag

➔ De reglementering lijkt aangepast.

■ 2. Cavell – Churchill – enquête met halfuurtellingen



Algemene kenmerken:

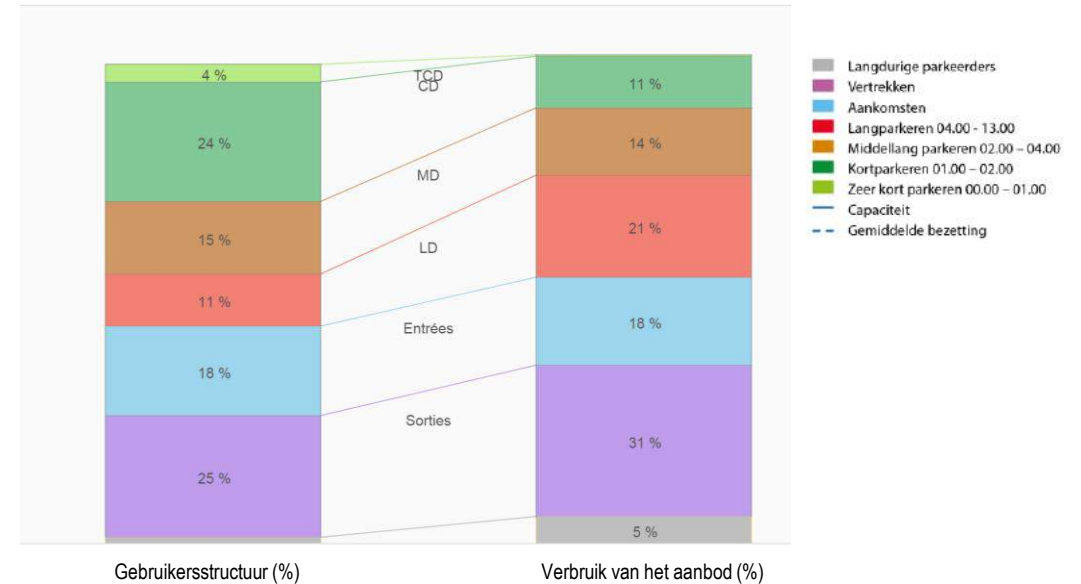
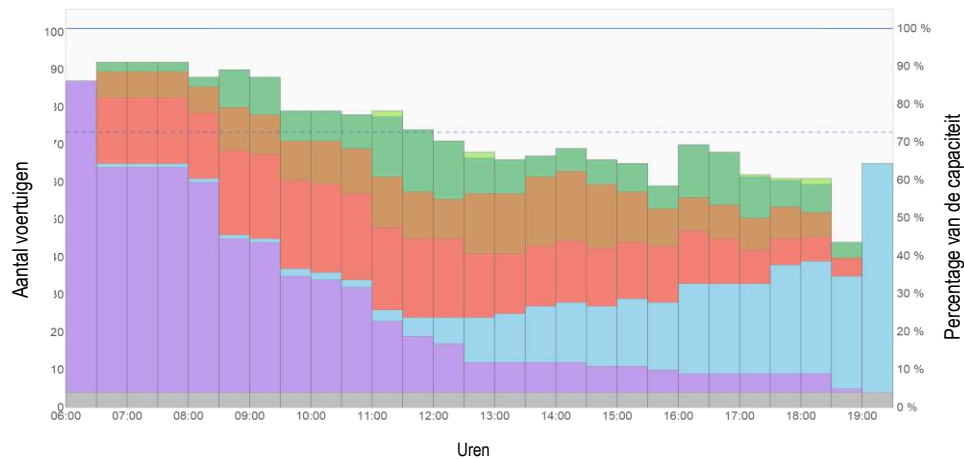
■ Functiemix:

- individuele en collectieve woningen;
- diensten: ziekenhuis (Cavell), school, rusthuis.

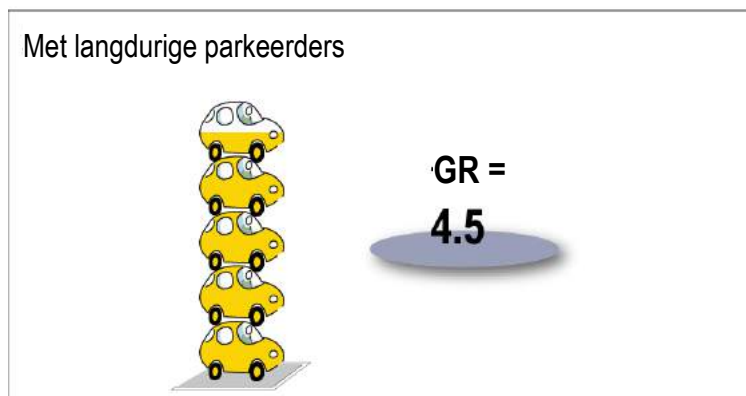
■ Verbinding met de trams 3, 4, 7, 92 en de bussen 38 en 60;

■ Villo! station aan het Churchill rondpunt

2. Cavell – Churchill – enquête met halfuurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

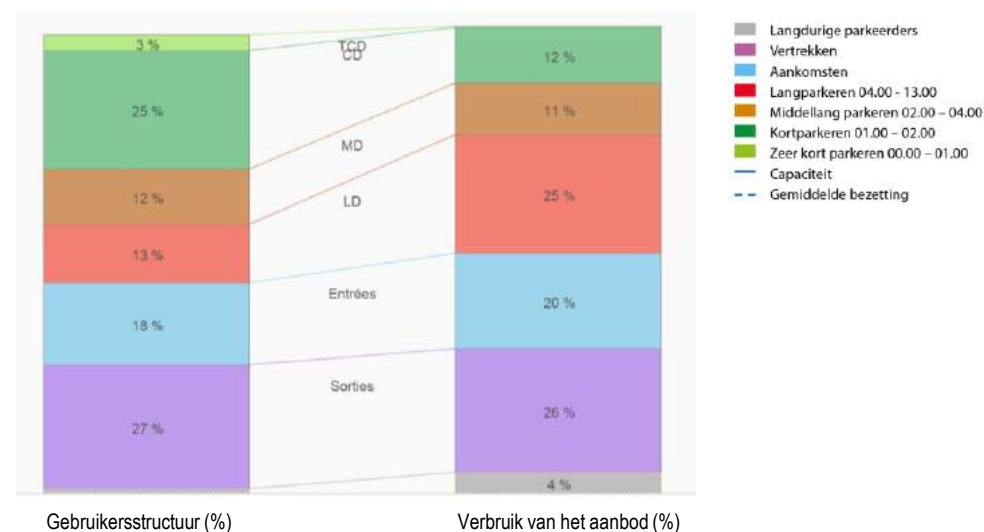
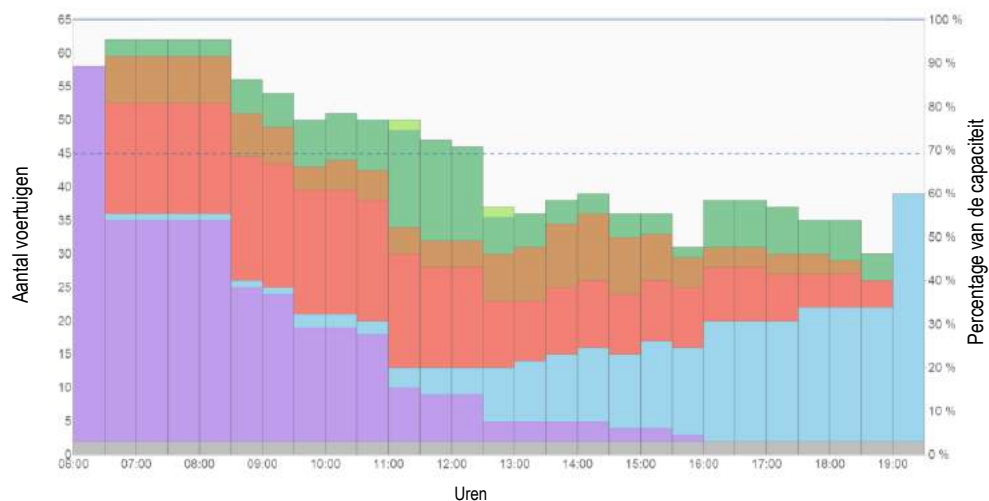


- Sterke aanwezigheid van bewoners.
- Vrij goede rotatie ondanks de grote weging van de groene zone in de steekproef.

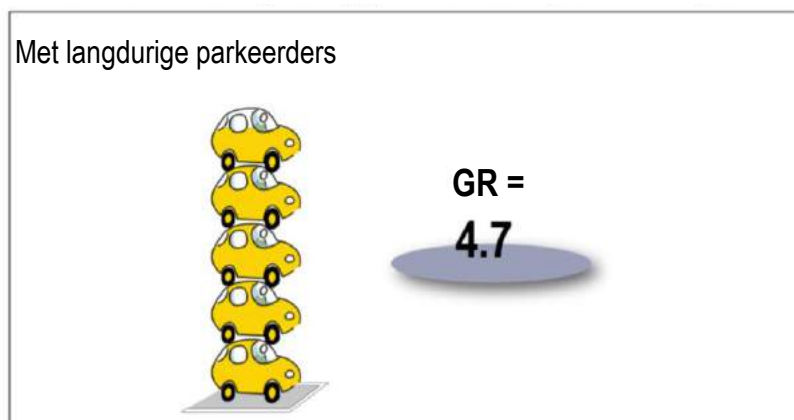
De steekproeven in de blauwe en rode zone waren onvoldoende om een significante analyse uit te voeren.

➔ Analyse uit te voeren per type van reglementering.

2. Cavell – Churchill (groene zone) – enquête met halfuurtellingen



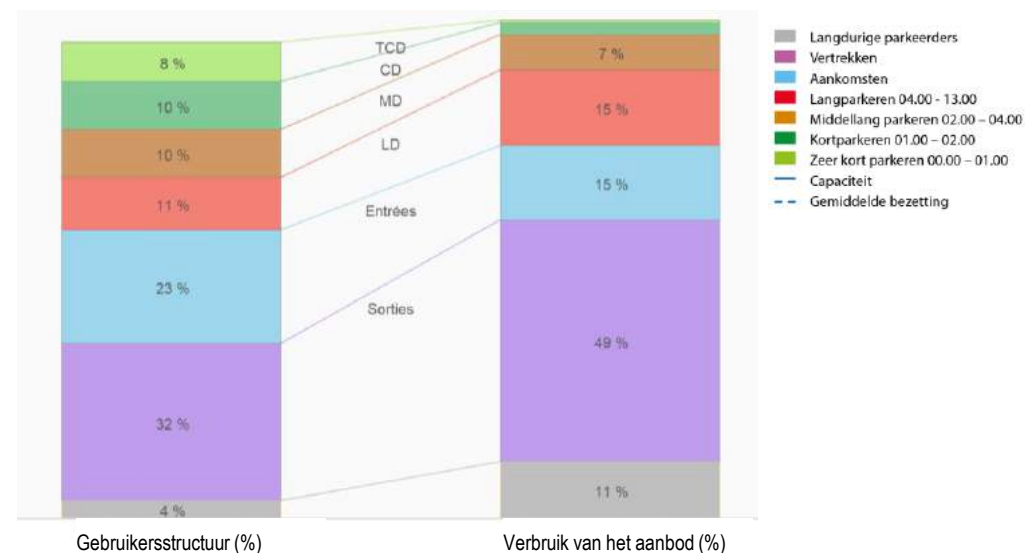
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



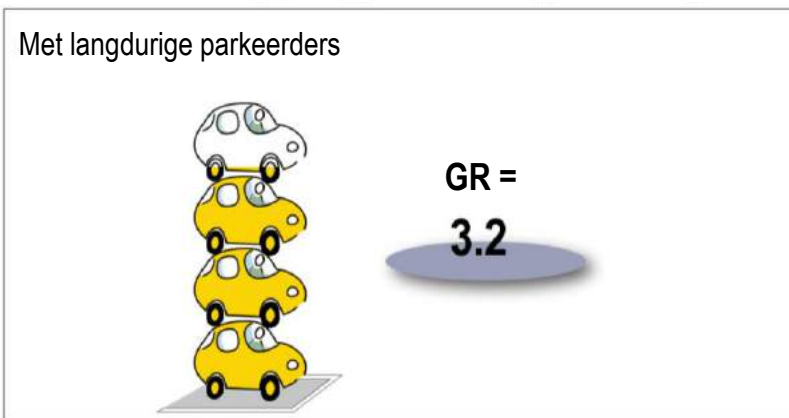
- Vraag gegenereerd door zowel de bewoners, de langparkeerders en de kortparkeerders.
- Rotatie vergelijkbaar met de gebruikelijke rotatie in zones voor middellang parkeren.

→ De reglementering doen evolueren om een stijging van de vraag naar kortparkeren toe te laten?

2. Cavell – Churchill (niet-gereguleerd) – enquête met halfuurtellingen



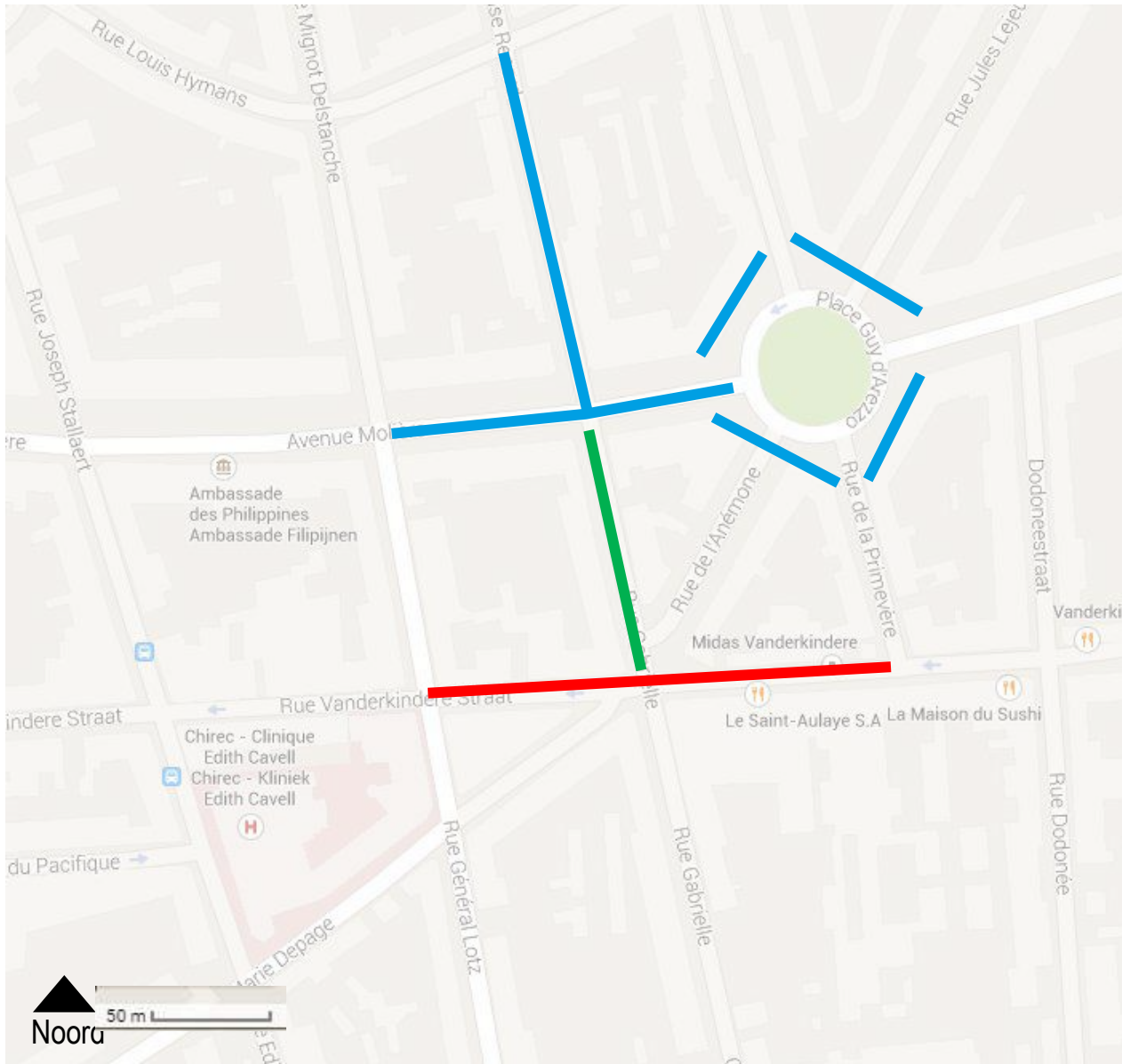
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



Overwegende aanwezigheid van bewoners.

- ➔ Reglementeren lijkt niet prioritair te zijn maar zou toelaten om:
 - ▣ de bewoners te beschermen tegen overloopeffecten door de evolutie van de reglementering in aangrenzende zones
 - ▣ modal shift en ruimtelijke verschuiving te genereren

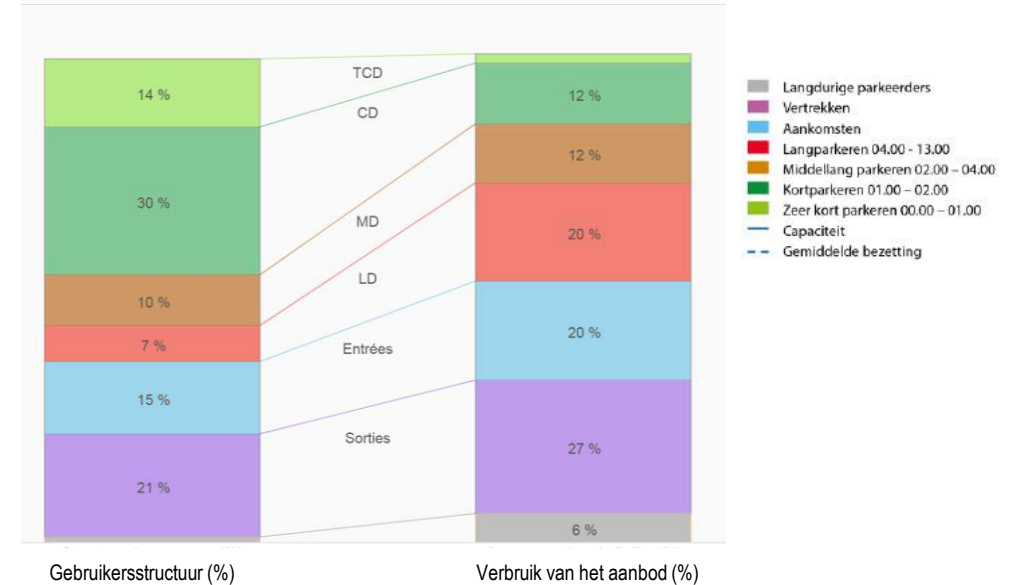
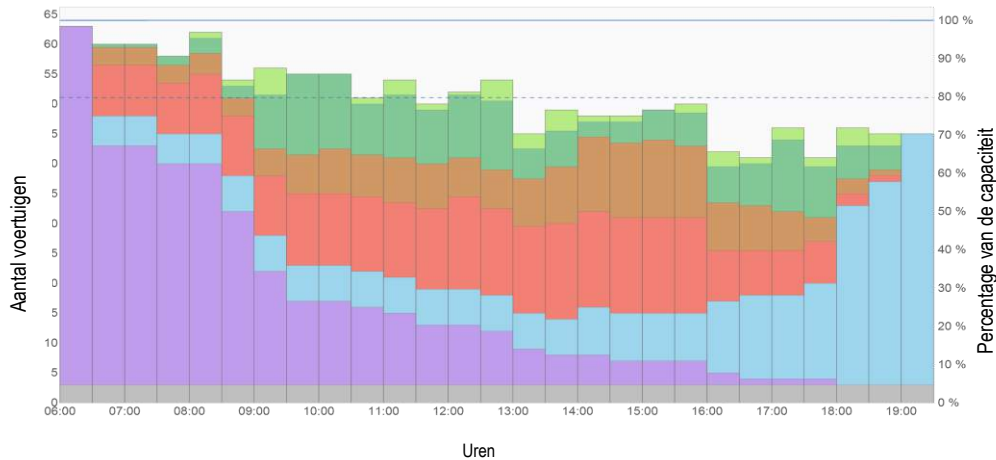
■ 3. Molière – enquête met halfuurtellingen



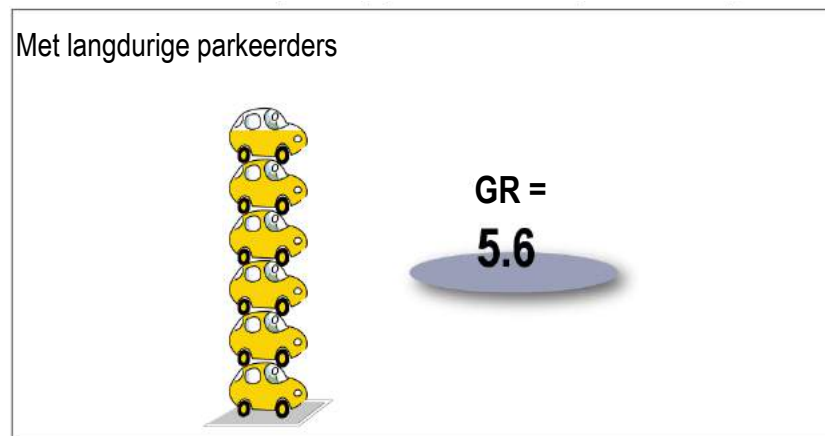
Algemene kenmerken:

- Drukke en dichtbevolkte sector met een overwegende woonfunctie
- Veel vrije beroepen
- Bus 38 en 60 en verbinding met de tram 7 op de Churchillaan
- Cambio-station "Bascule"

3. Molière – enquête met halfuurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

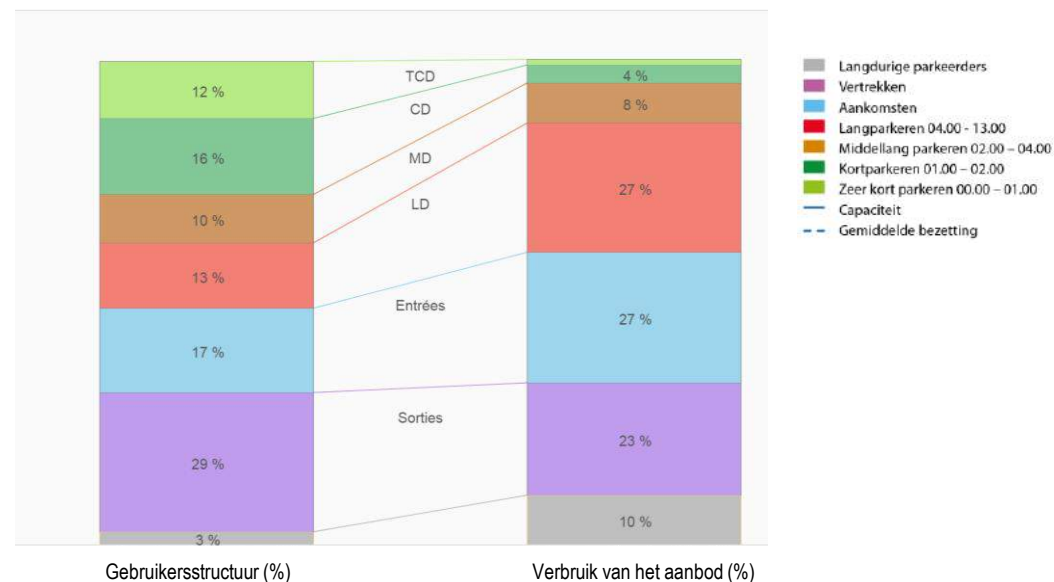
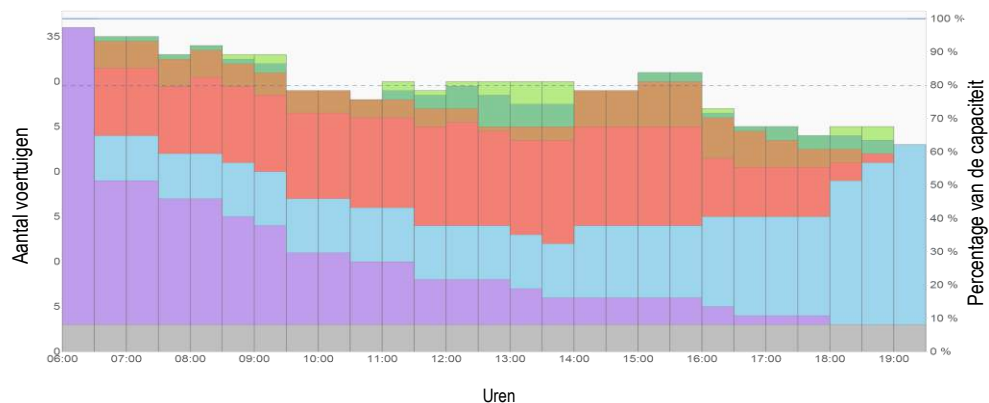


- Sterke aanwezigheid van bewoners en langparkeerders
- Niet te verwaarlozen aandeel kortparkeerders

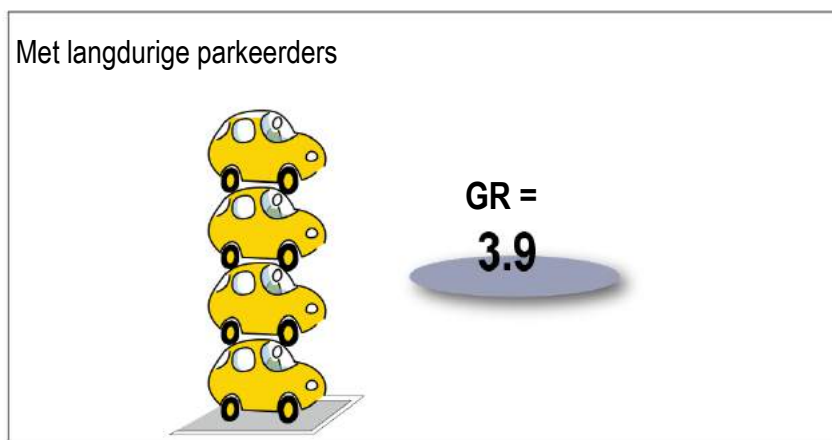
De steekproef in de groene zone was onvoldoende om een significante analyse uit te voeren.

➔ Analyse uit te voeren per type van reglementering

3. Molière (blauwe zone) – enquête met halfuurtellingen



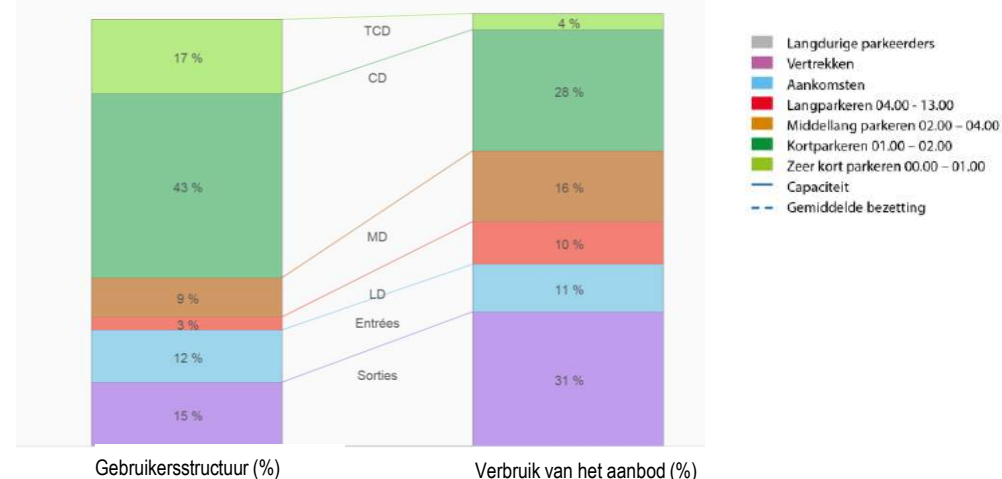
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



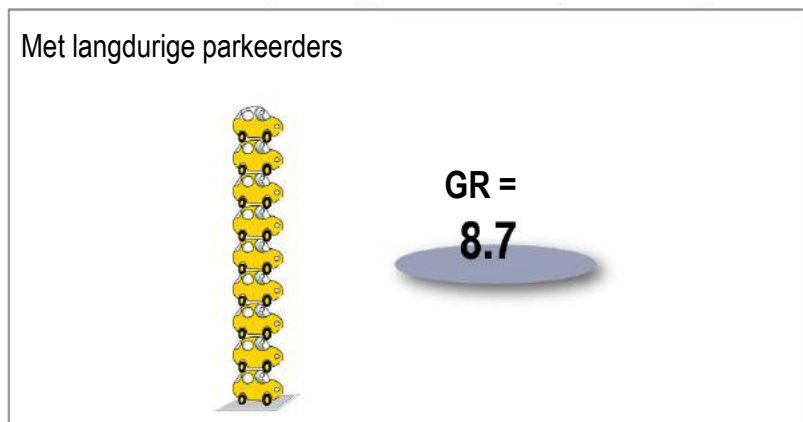
- Kenmerkende situatie van een zone middellang / langparkeren.

➔ Reglementering te doen evolueren (niet zonder voorafgaand contact met de gemeente Elsene)

3. Molière (rode zone) – enquête met halfuurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Kenmerkende situatie van een zone middellang / langparkeren.
- Te veel langparkeerders en bewoners (in theorie uitgesloten door de reglementering)
- Aandeel onwettig parkeren oefent een niet te verwaarlozen druk uit op het aanbod

➔ Controle aan te scherpen en/of reglementering te doen evolueren

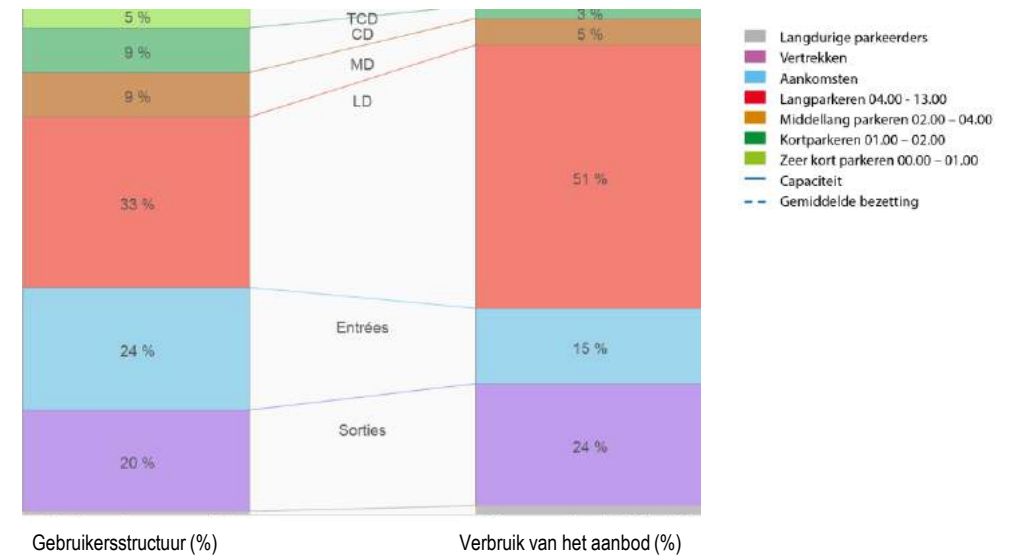
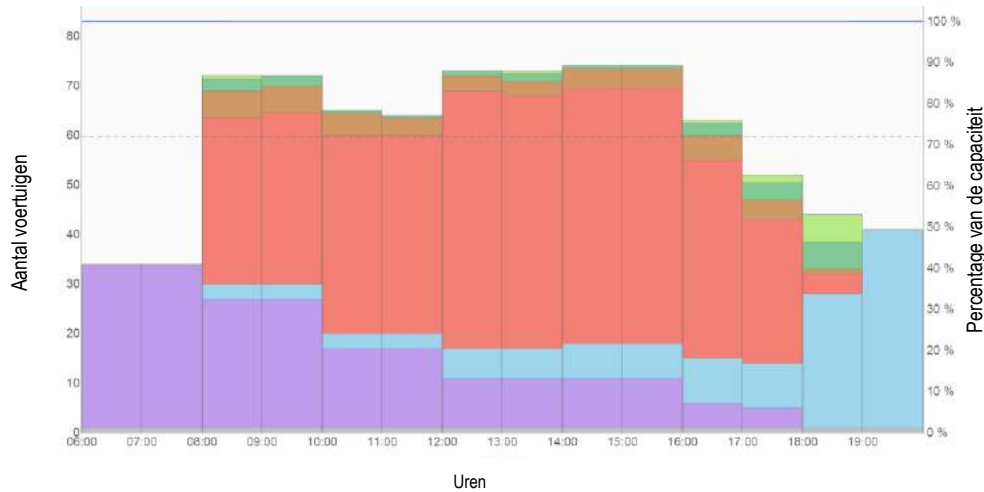
■ 4. Van Bever – enquête met uurtellingen



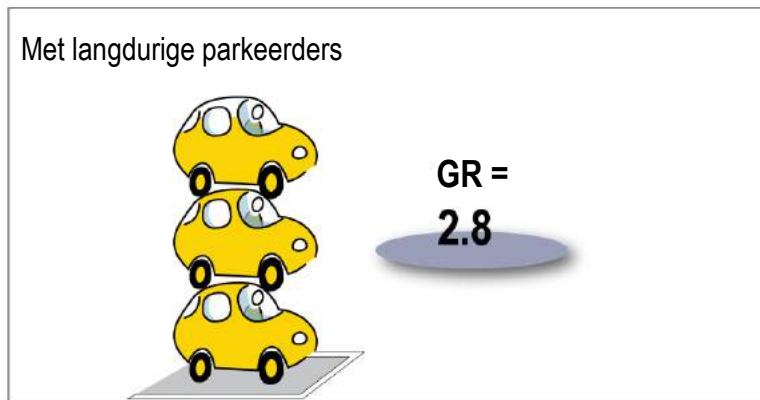
Algemene kenmerken:

- Lage woondichtheid
- Handelszaken, horeca
- Wijk doorkruist door de N5 - Waterloosesteenweg (transit)
- Behoefte aan parkeerplaatsen voor het IRSA
- Bediening door het openbaar vervoer via buslijn 43 alsook een goed aanbod van TEC (365 en W) en de Lijn (136, 137) - 15 bussen per uur in de spitsuren.

4. Van Bever – enquête met uurtellingen



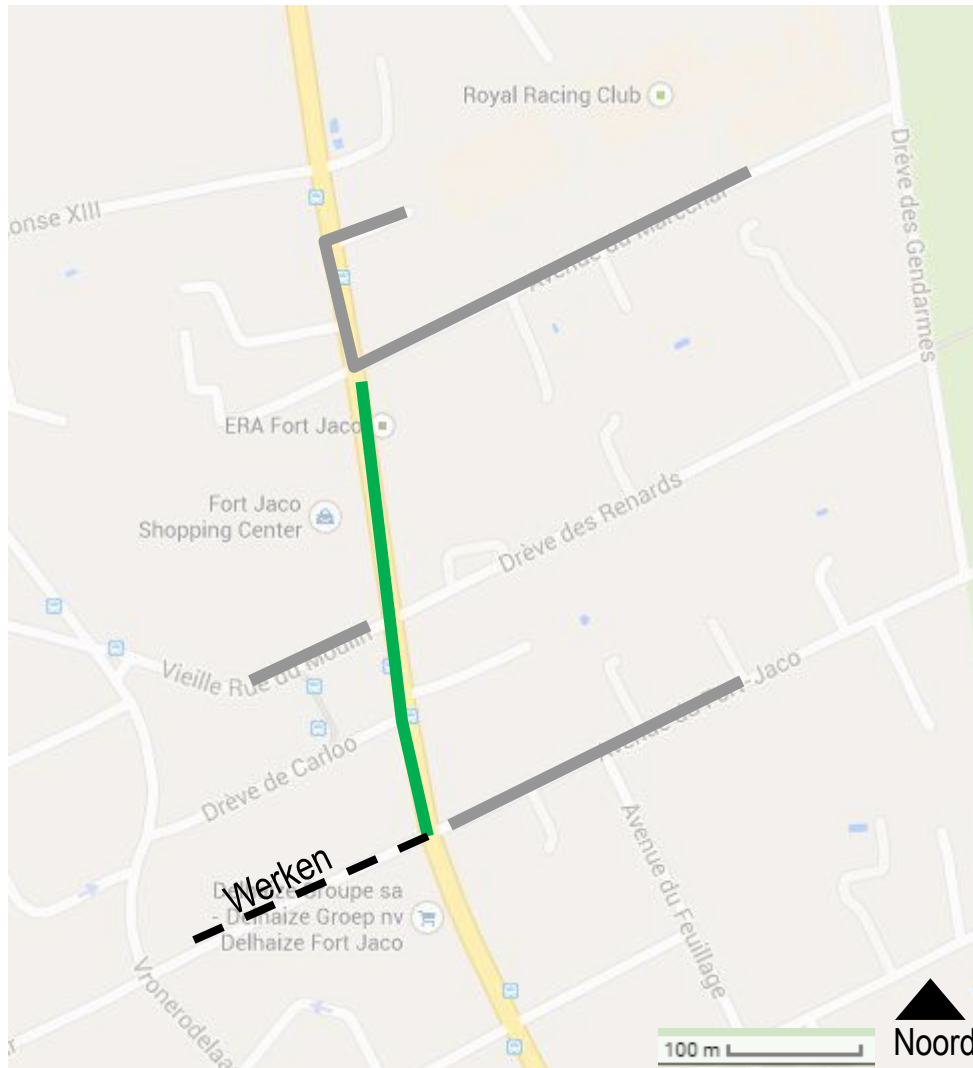
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Overwegende vraag naar langparkeren vergelijkbaar met gebruikers-pendelaars, rekening houdend met de tijden van aankomst en vertrek (vraag van het IRSA)

➔ Reglementeren om aan te sporen tot modal shift? Langparkeren bevoorrechten

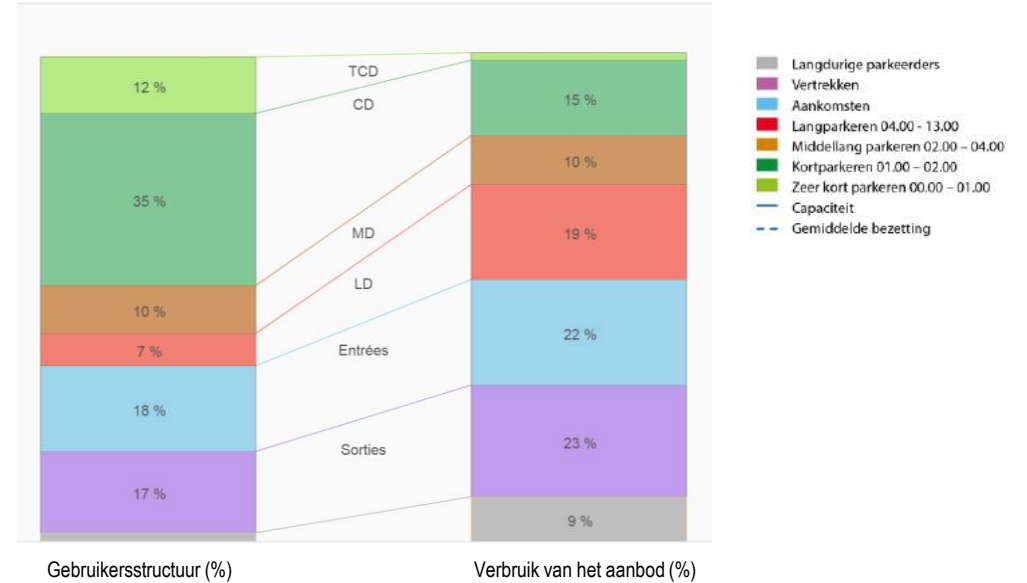
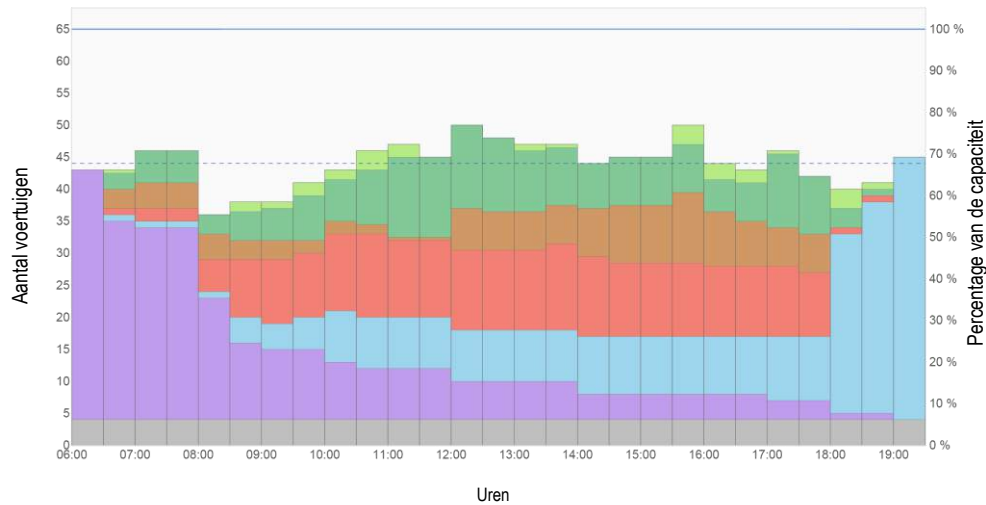
■ 5. Fort-Jaco – enquête met halfuurtellingen



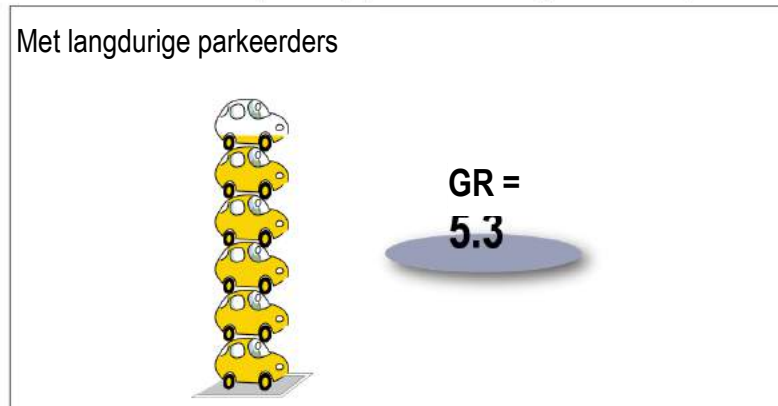
Algemene kenmerken:

- Overwegende woonfunctie
- Wijk doorkruist door de N5 - Waterloo-sesteenweg (transit)
- Shopping center
- Bediening door het openbaar vervoer - buslijn 43 en de terminus van de tram 92

5. Fort-Jaco – enquête met halfuurtellingen



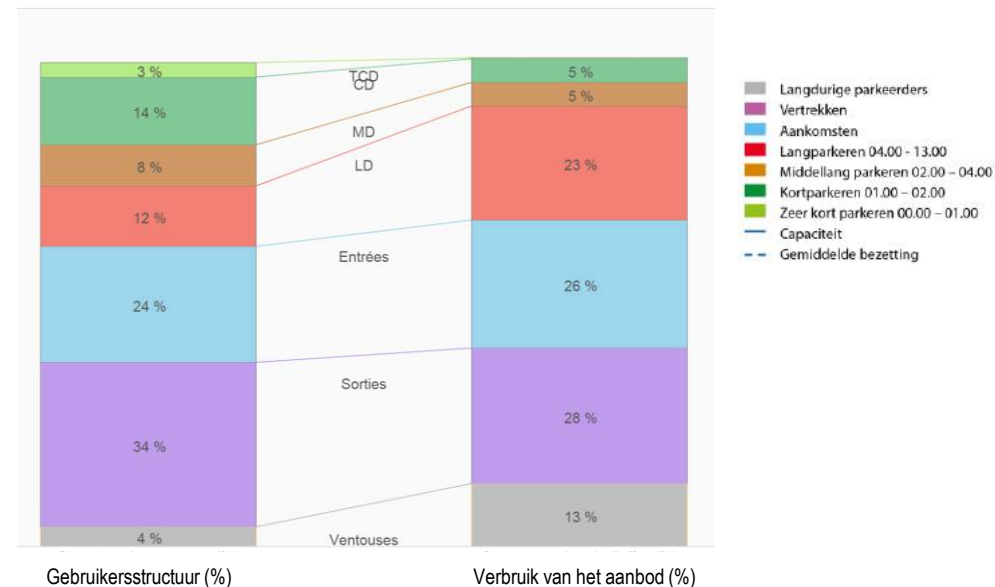
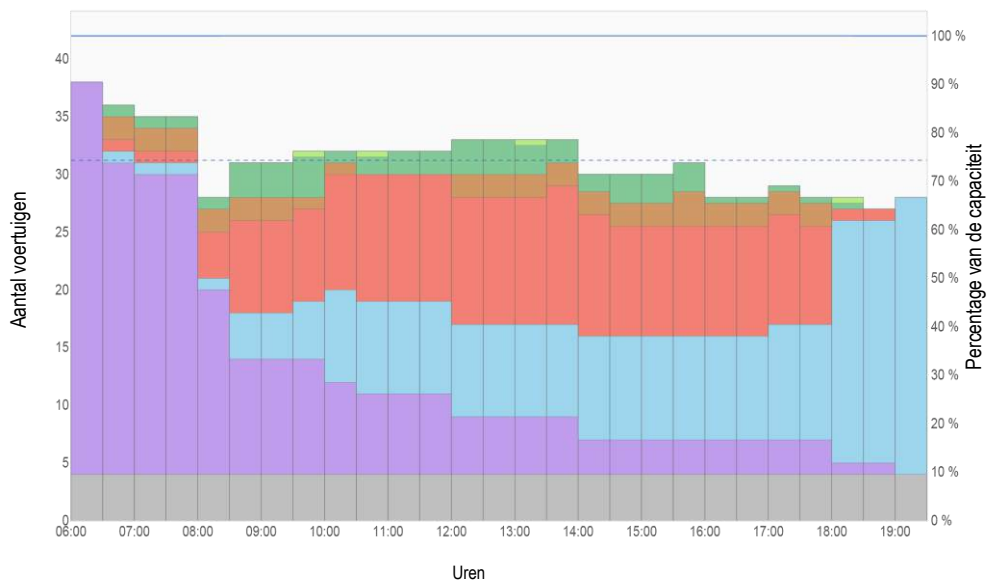
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



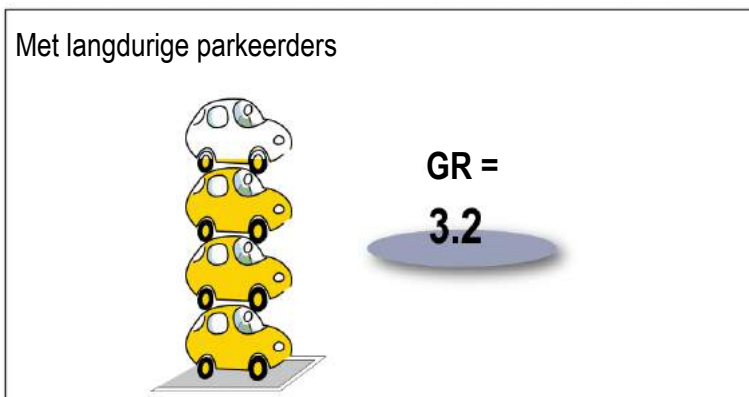
- Sterke aanwezigheid van bewoners.
- Grote vraag naar kortparkeren

➔ Analyse uit te voeren per type van reglementering.

5. Fort-Jaco niet-gereguleerd – enquête met halfuurtellingen



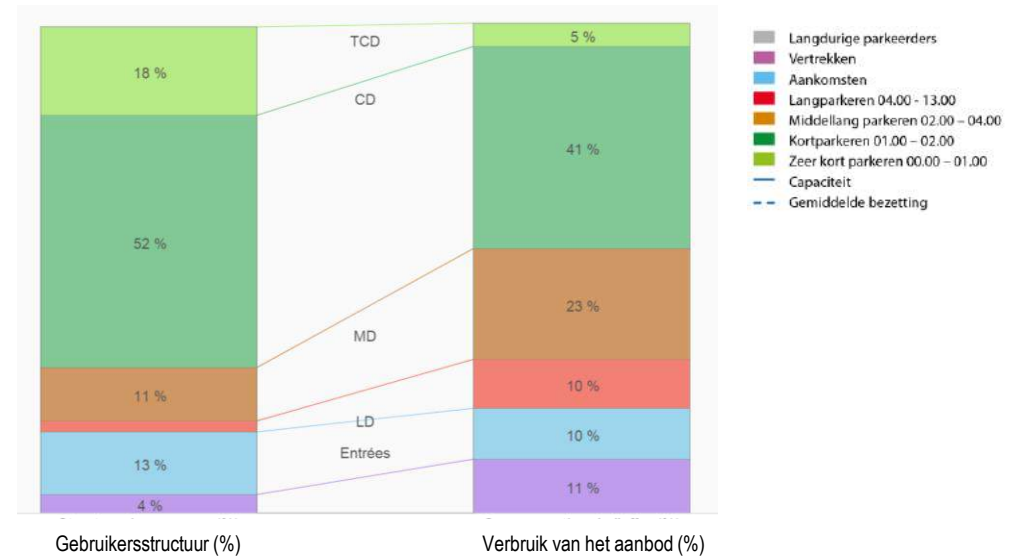
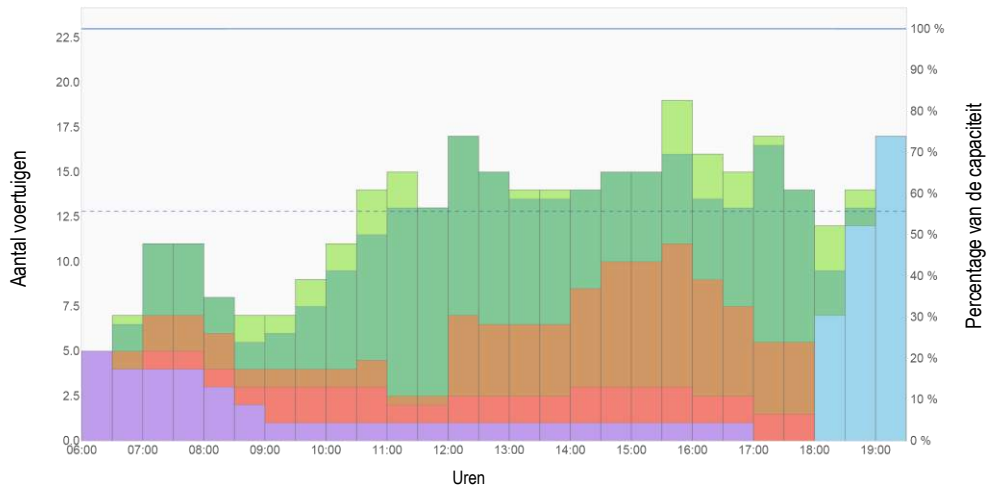
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



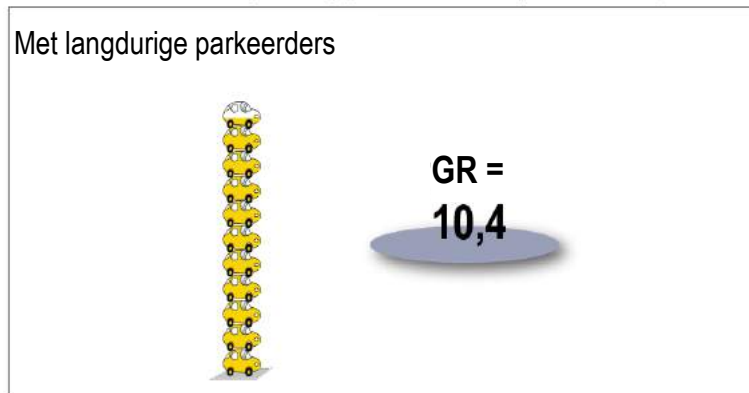
- Gebruikersstructuur in overeenstemming met de afwezigheid van een reglementering
- Groot aandeel van bewoners en langparkeerders

➔ Reglementering te doen evolueren voor een betere gewestelijke en gemeentelijke coherentie

5. Fort-Jaco groene zone – enquête met halfuurtellingen



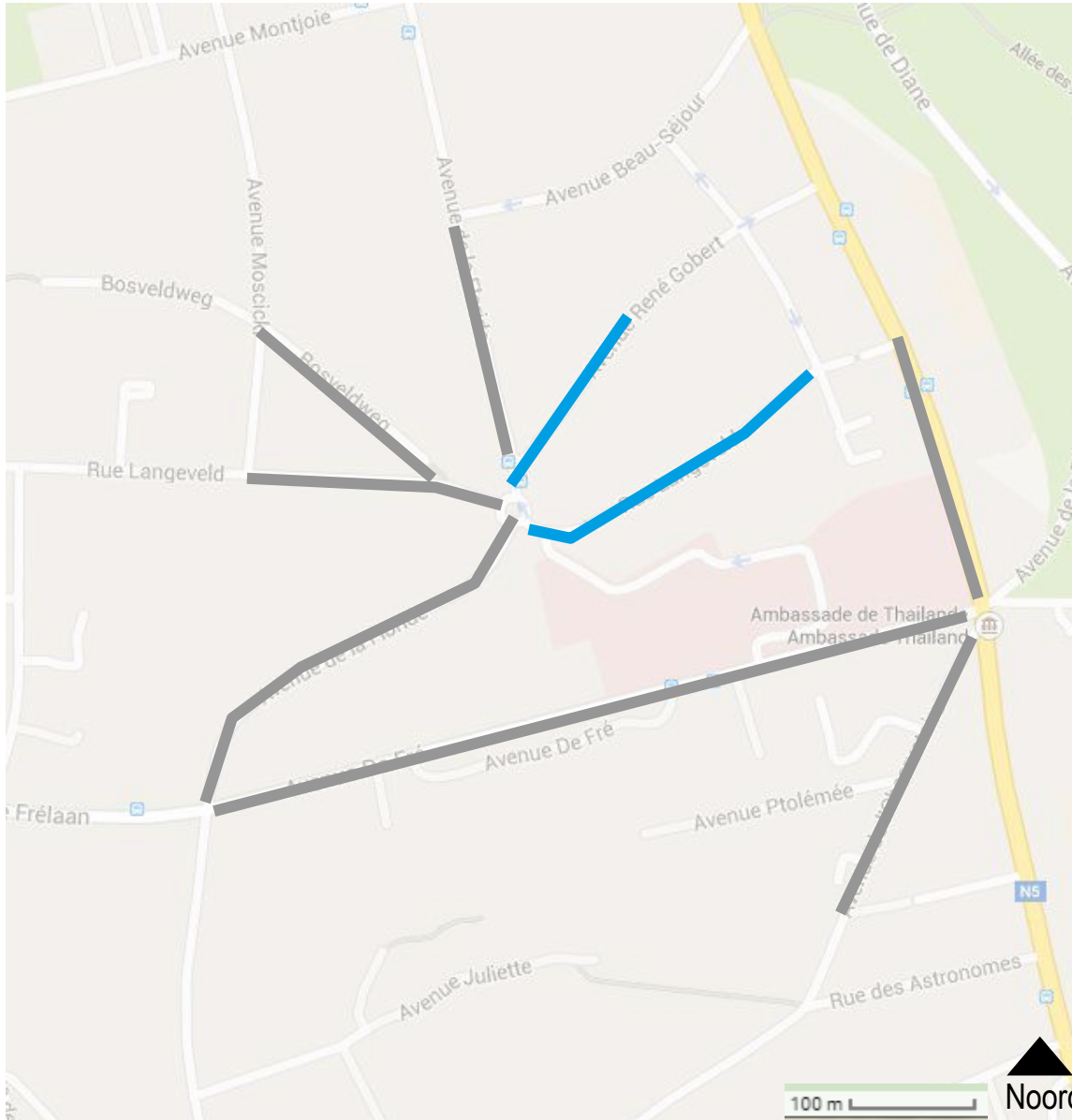
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Geringe vraag van de bewoners
- Groot aandeel van kortparkeerders
- Weinig onwettig parkeren

➔ Coherentie van de reglementering in twijfel getrokken

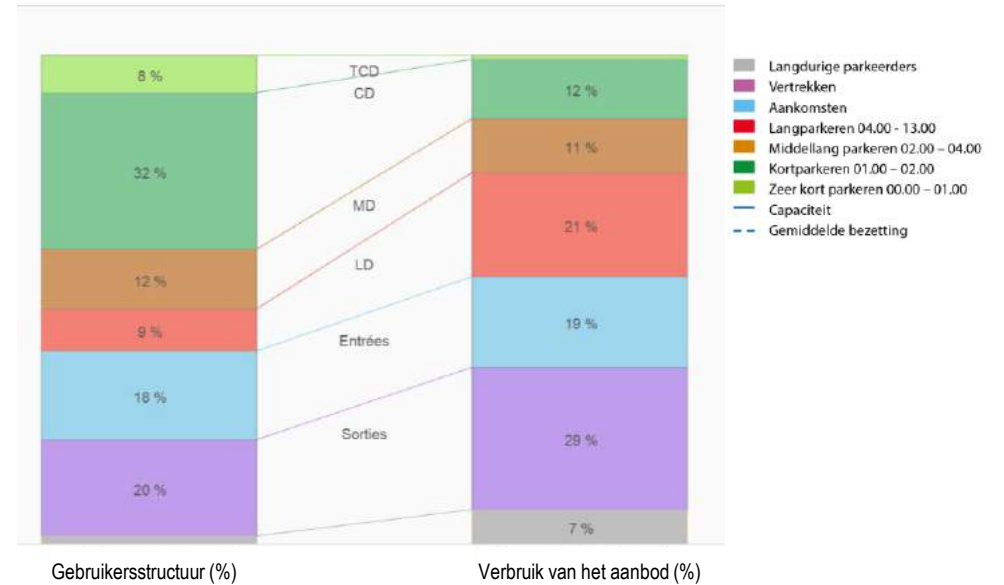
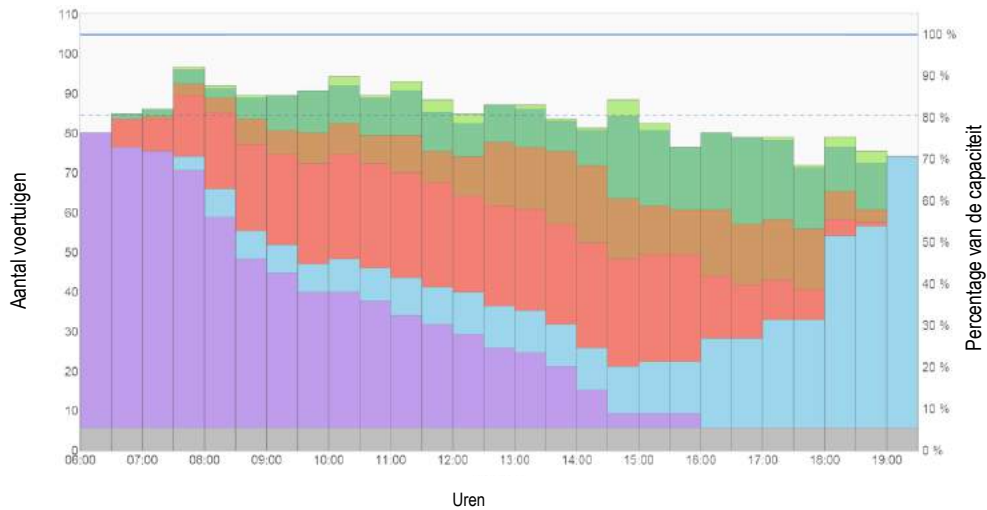
■ 6. Sint-Elisabeth – Florida – enquête met halfuurtellingen



Algemene kenmerken:

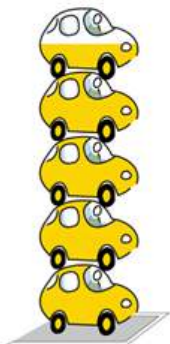
- Overwegende woonfunctie
- Aanwezigheid van een belangrijke verplaatsingspool: Sint-Elisabeth ziekenhuis
- Verbinding met de bussen 38, 41 en 43
- Villo! station "Sint-Elisabeth"

6. Sint-Elisabeth – Florida – enquête met halfuurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

Met langdurige parkeerders

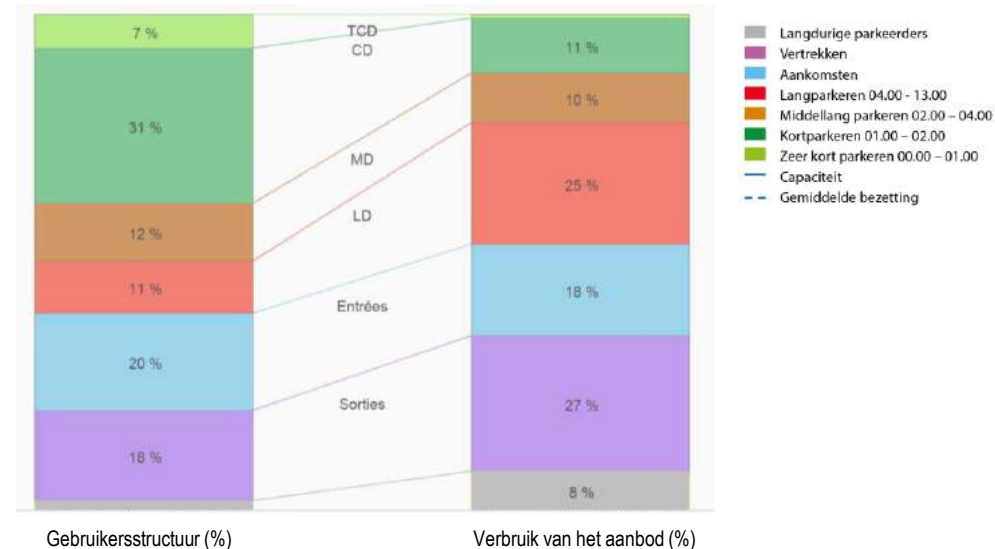
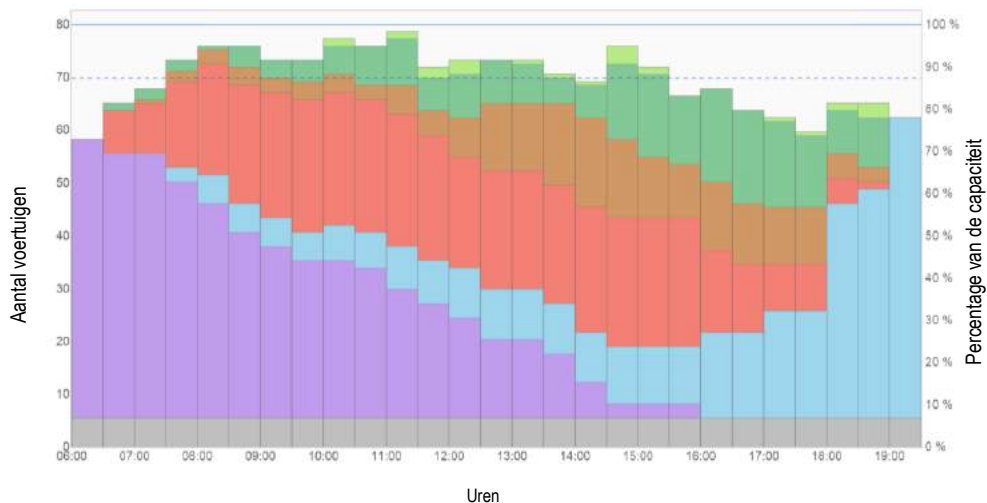


GR =
4.5

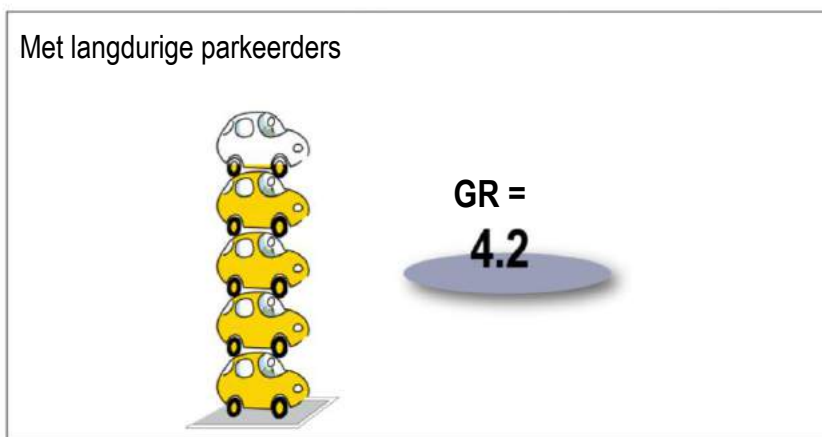
- Sterke aanwezigheid van bewoners.
- Niet te verwaarlozen aandeel van langparkeerders

➔ Analyse uit te voeren per type van reglementering.

6. Sint-Elisabeth – Florida niet-gereguleerd – enquête met halfuurtellingen



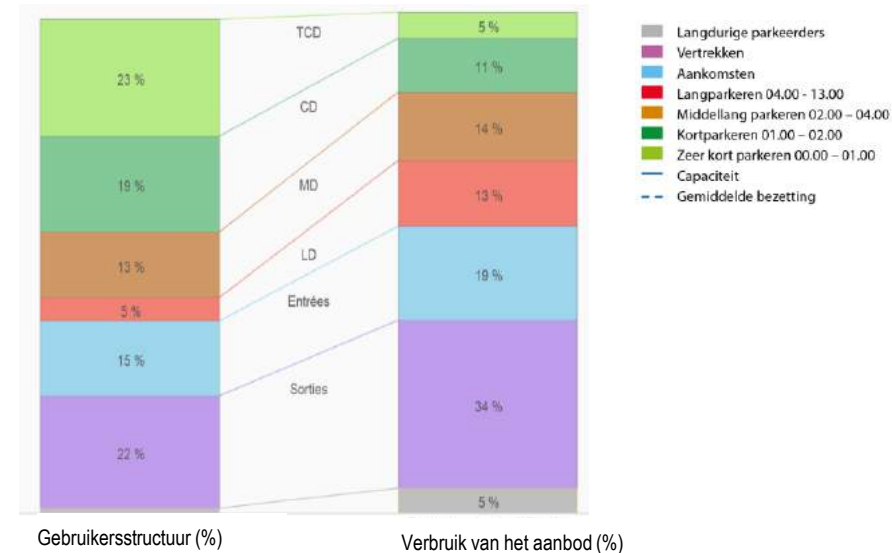
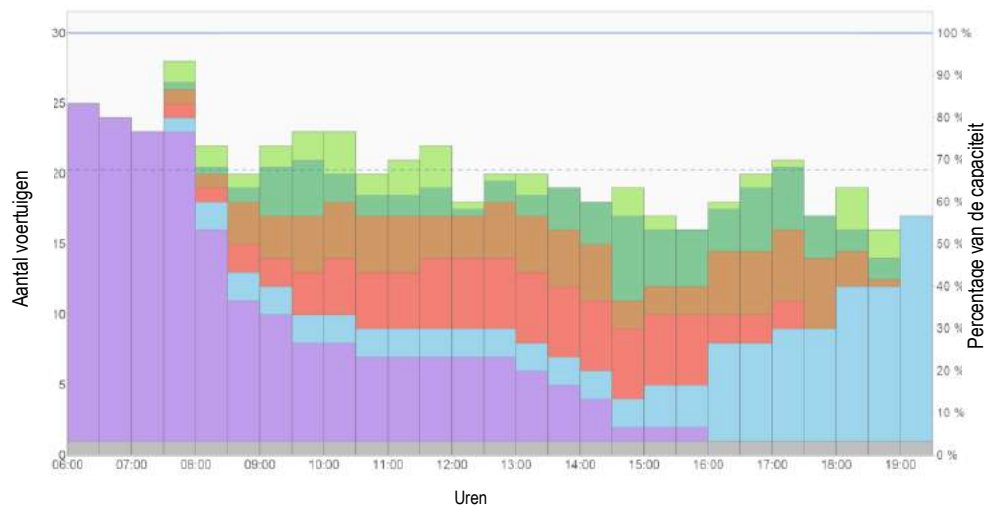
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



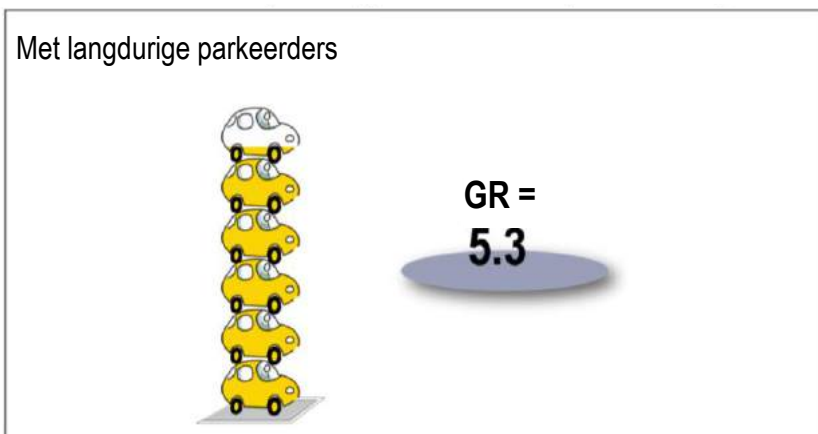
- Een vrij hoge rotatiegraad in vergelijking met de gebruikelijke rotatie in niet-gereguleerde zones, gekoppeld aan:
 - de hoge bezettingsgraad, nagenoeg 90% tijdens de dag ('s morgens verzadigd);
 - het niet te verwaarlozen aandeel van kortparkeerders (ongeveer 38% van de gebruikers).

→ de invoering van gereguleerd parkeren zou de druk verminderen door de bevordering van modal shift en ruimtelijke verschuiving.

6. Sint-Elisabeth – Florida blauwe zone – enquête met halfuurtellingen



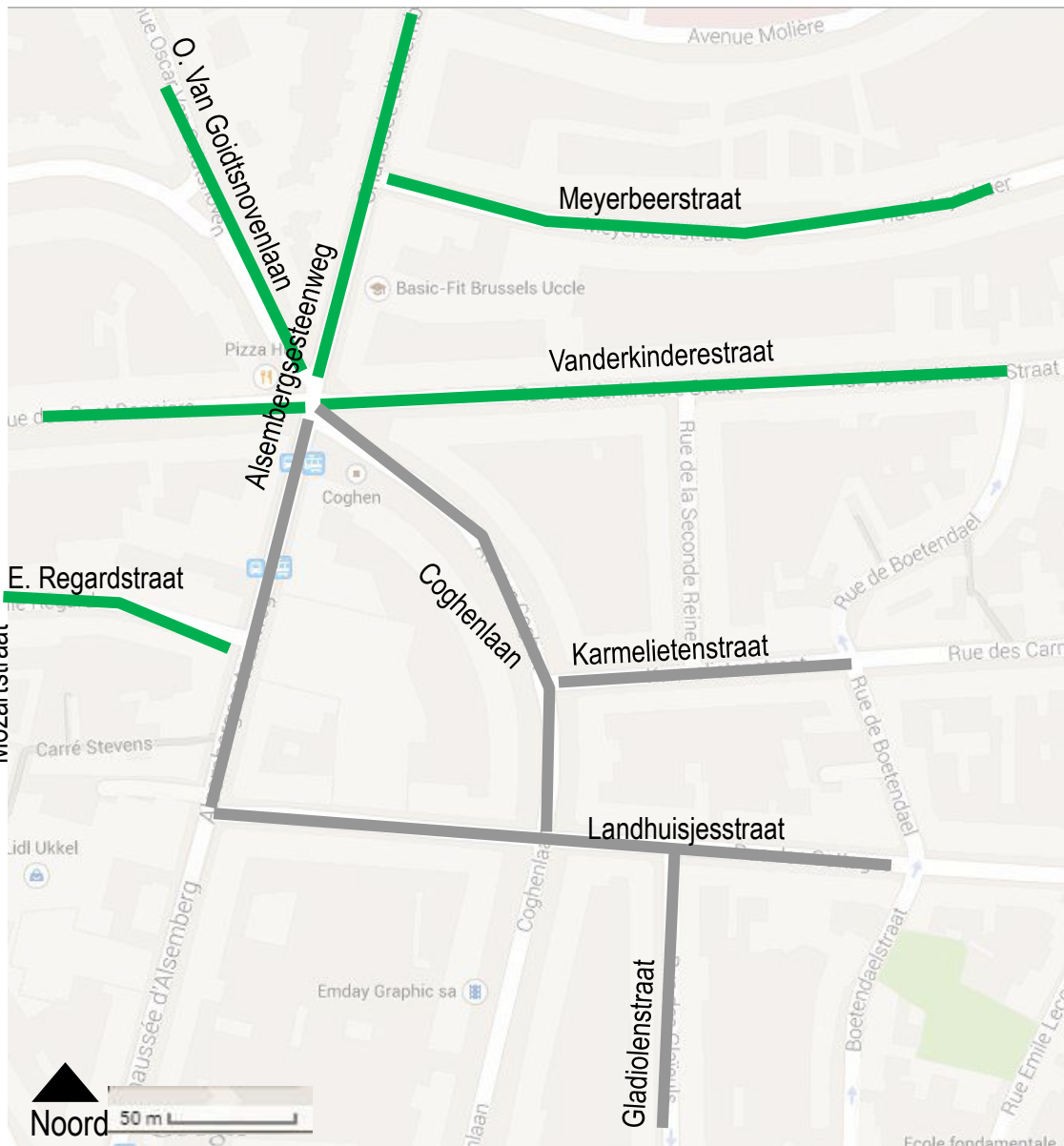
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Gemengde typologie van de vraag: zowel vraag naar kortparkeren als van de bewoners.
- Te veel vraag naar langparkeren in verhouding tot de geldende reglementering.

➔ De reglementering doen evolueren voor een betere controle.

■ 7. Ster Coghen - enquête met uurtellingen

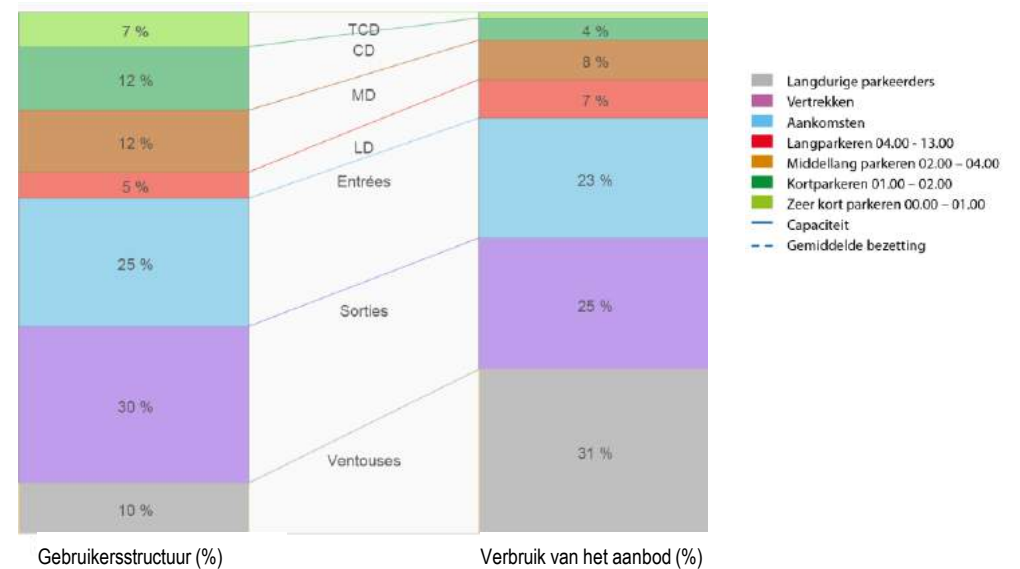
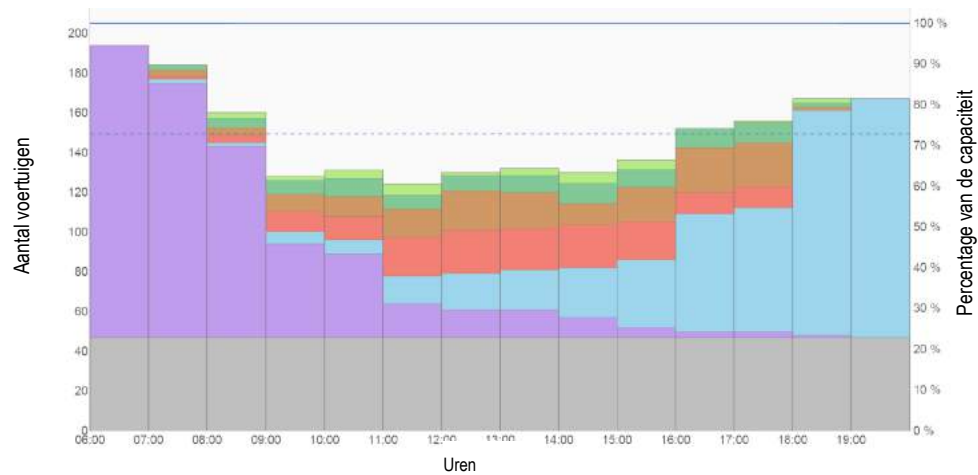


Algemene kenmerken:

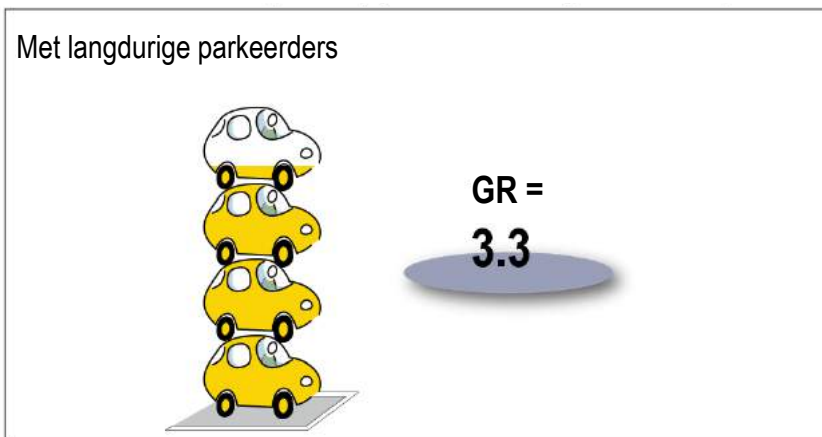
- Overwegende woonfunctie.
- Belangrijk handelslint op de Alsebergsesteenweg.
- Verbinding met de tram 51
- Verbinding met de bus 48 (Hoogte Honderd)
- Cambio-station "Coghen"
- Villo! station "Coghen"

7. Ster Coghen - enquête met uurtellingen

Grootte van de steekproef: 205 parkeerplaatsen

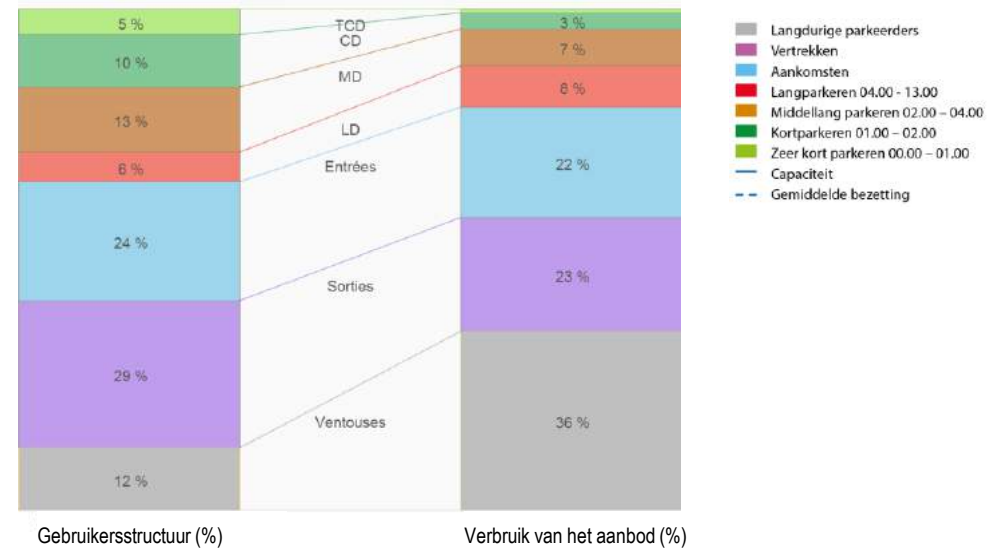
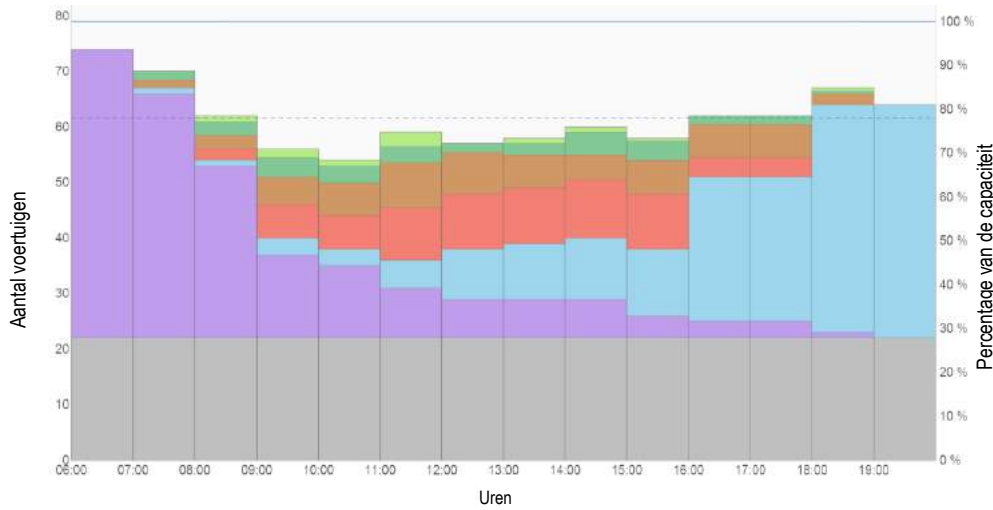


Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

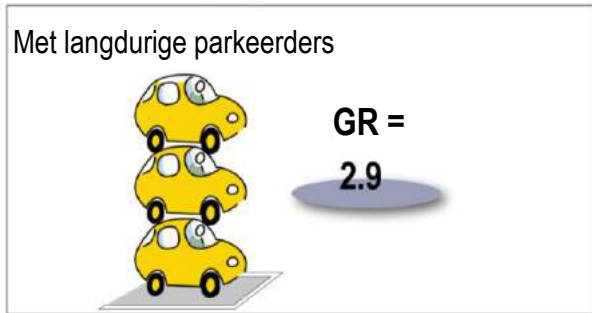


- De vraag wordt grotendeels gegenereerd door de bewoners
- Parkeerproblemen vooral 's avonds
- De private parkings van de handelszaken (Lidl, Delhaize) vangen de vraag op van de kortparkeerders

7. Ster Coghen niet-gereguleerd - enquête met uurtellingen



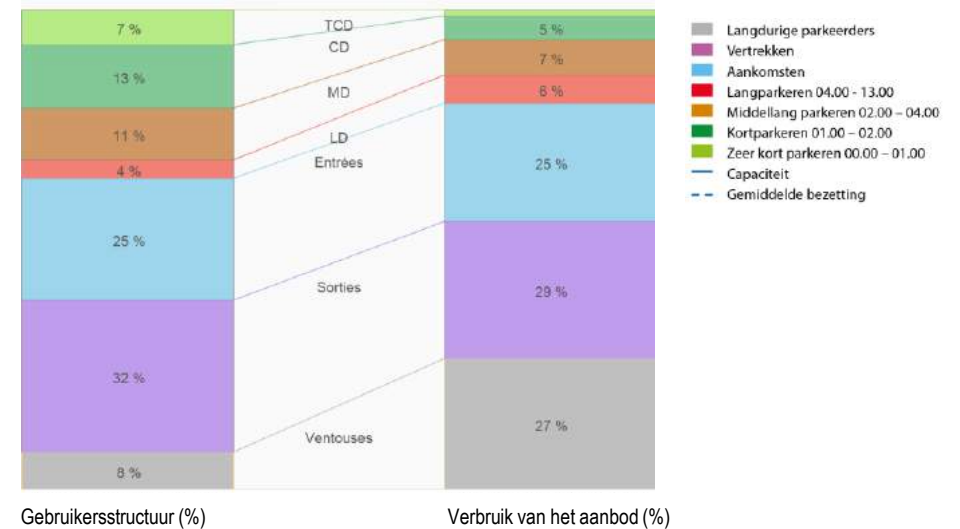
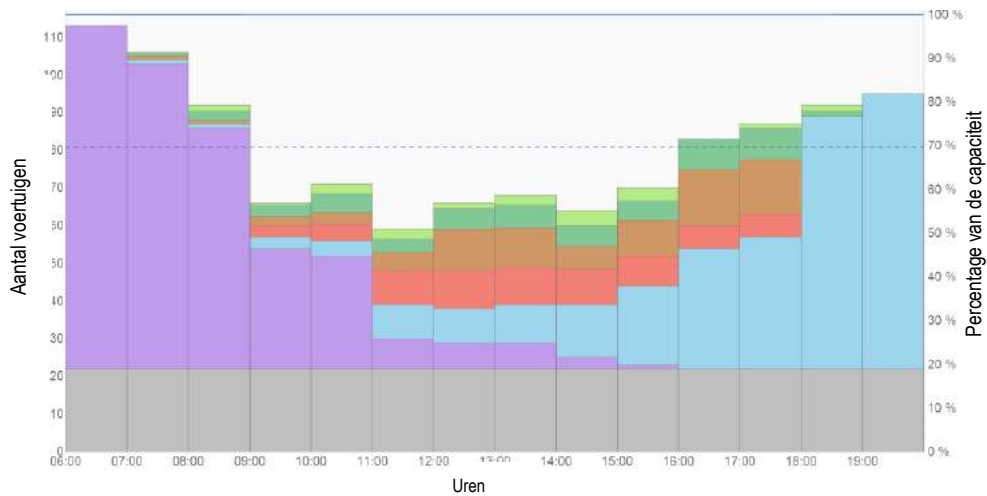
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



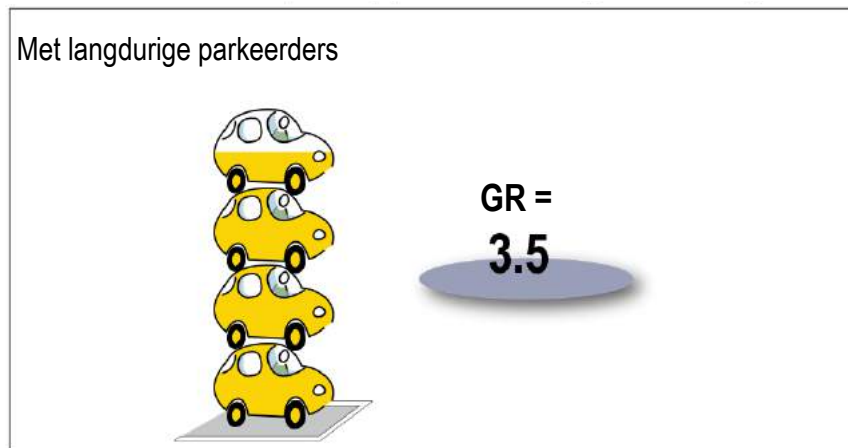
- De vraag wordt grotendeels gegenereerd door de bewoners wat trouwens voor de gehele steekvraag wordt vastgesteld
- Grote aanwezigheid van langdurig geparkeerde auto's

➔ Rekening houdend met de sterke aanwezigheid van bewoners in overeenstemming met de kenmerken van de wijk, zullen de acties gericht zijn op een betere toegang tot alternatieve vervoerswijzen voor de privéauto alsook op de benutting van het particuliere aanbod (de reglementering van het parkeeraanbod op de openbare weg zou dan een aansporing zijn om dit aanbod te gebruiken).

7. Ster Coghen groene zone - enquête met uurtellingen



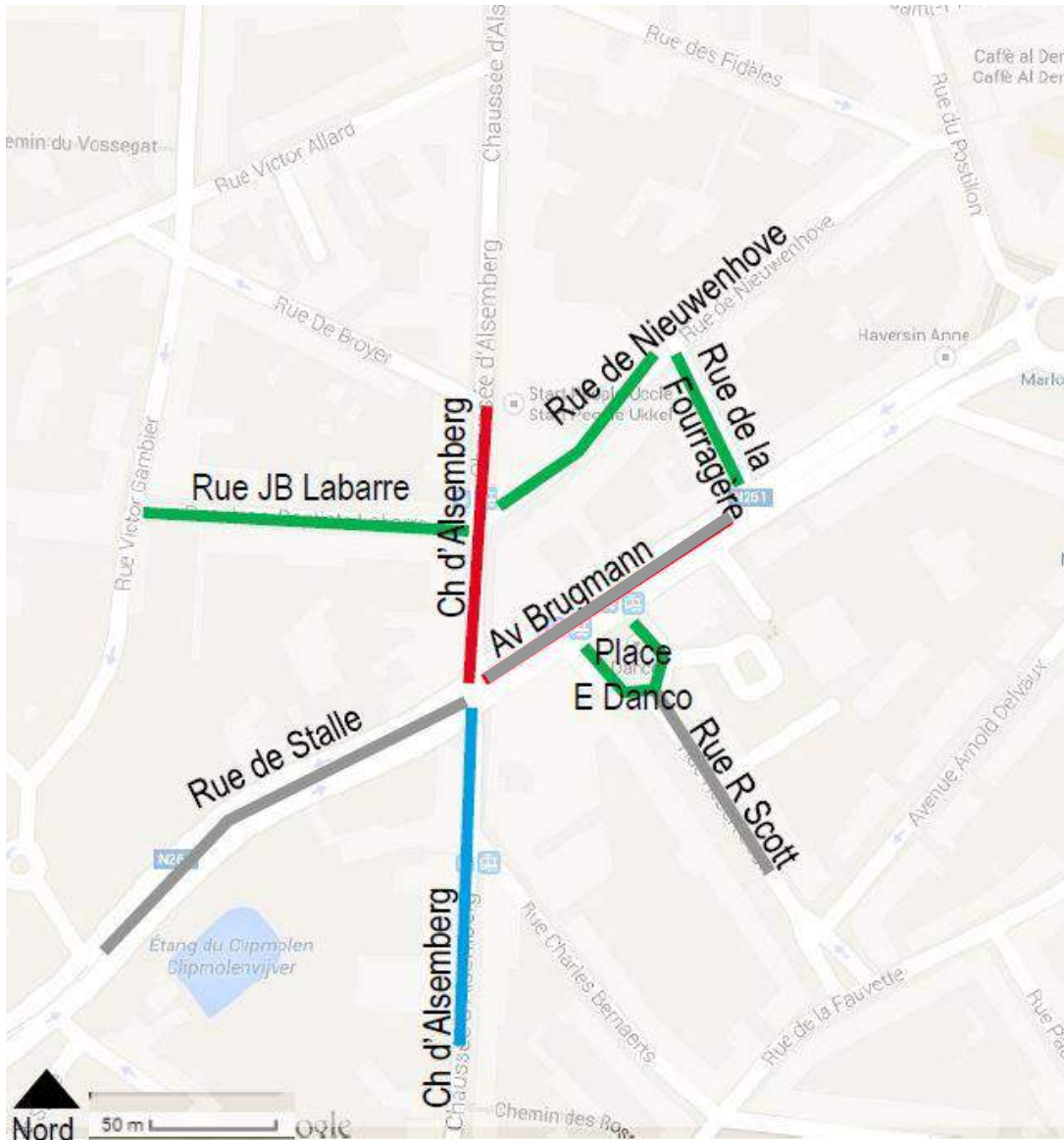
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



Weinig vraag buiten die van de bewoners.

→ De reglementering laat toe de wijk te beschermen tegen eventuele overloopeffecten vanaf de gemeente Vorst die gereguleerd is in groene zone.

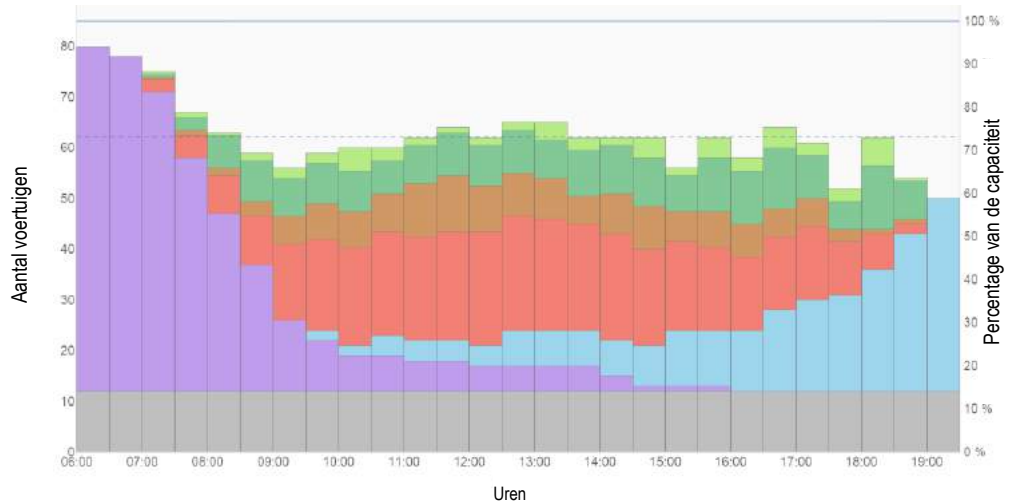
■ 8. Globe - enquête met halfuurtellingen



Algemene kenmerken:

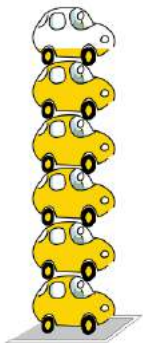
- Overwegende woonfunctie.
- Sterke functiemix (bibliotheek, buurtwinkels en specialiteiten, autodealers, enz.)
- Groot aanbod van alternatieve vervoerswijzen voor de privéauto:
 - verbinding met de trams 51, 4, 92 en 97;
 - verbinding met de bussen 38, 41, 43, 48 en 98;
- Cambio-station "Danco"
- Villo! station - "Marlow"

8. Globe - enquête met halfuurtellingen

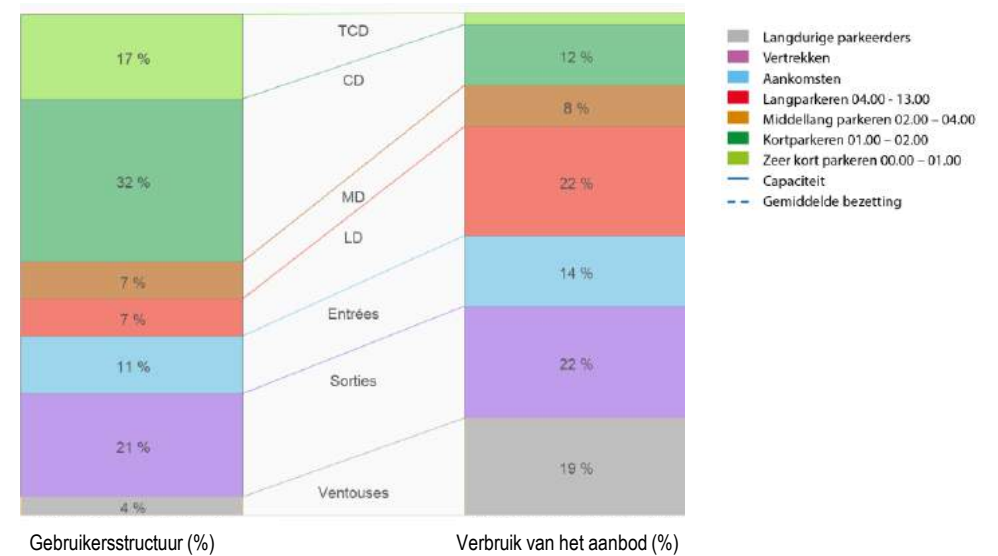


Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

Met langdurige parkeerders



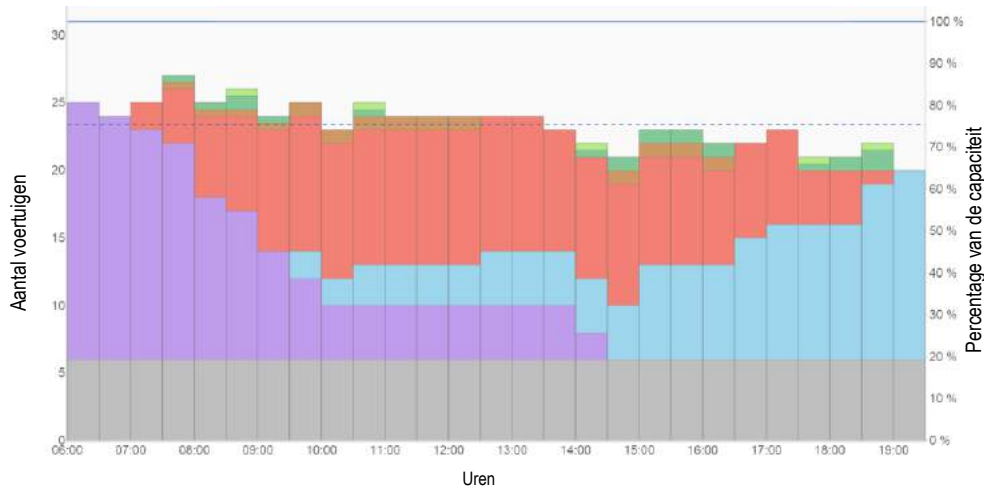
GR =
5.3



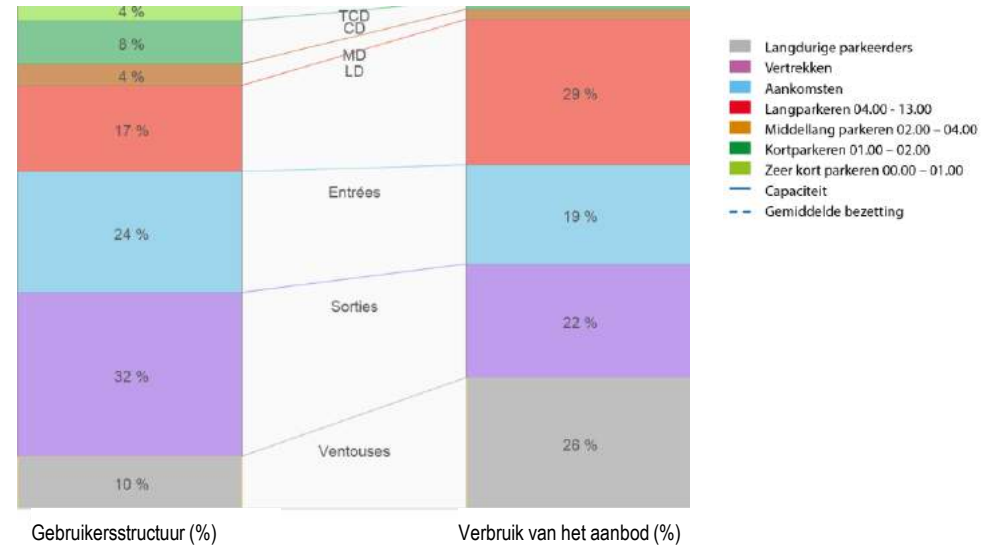
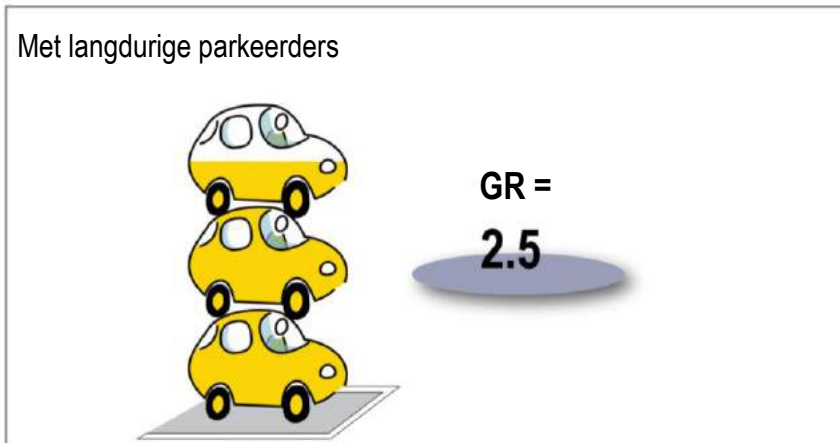
- Overwegende vraag naar langparkeren
- Vrij hoge rotatie die door de gereguleerde zones kan worden gegenereerd

➔ Kenmerkende situatie van een wijk met een overwegende woonfunctie

8. Globe niet-gereguleerd - enquête met halfuurtellingen



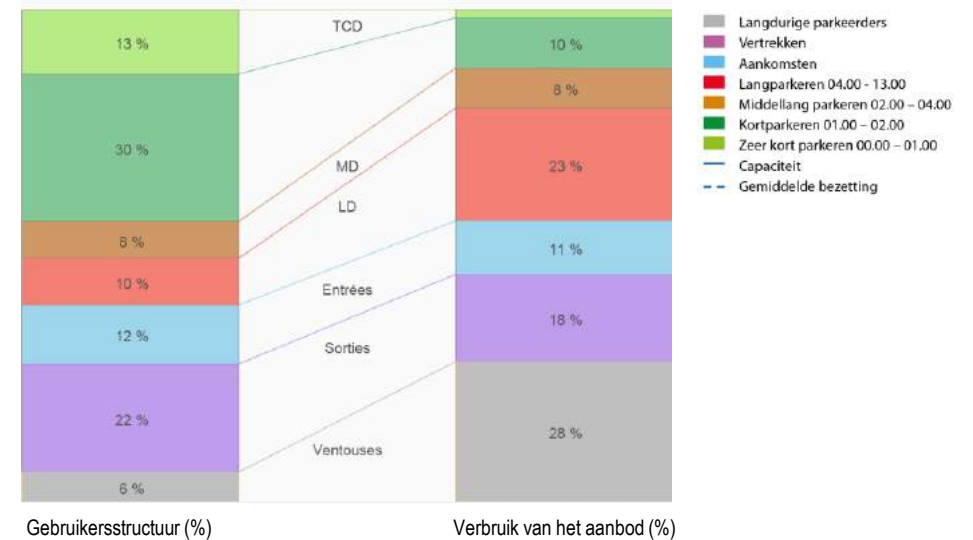
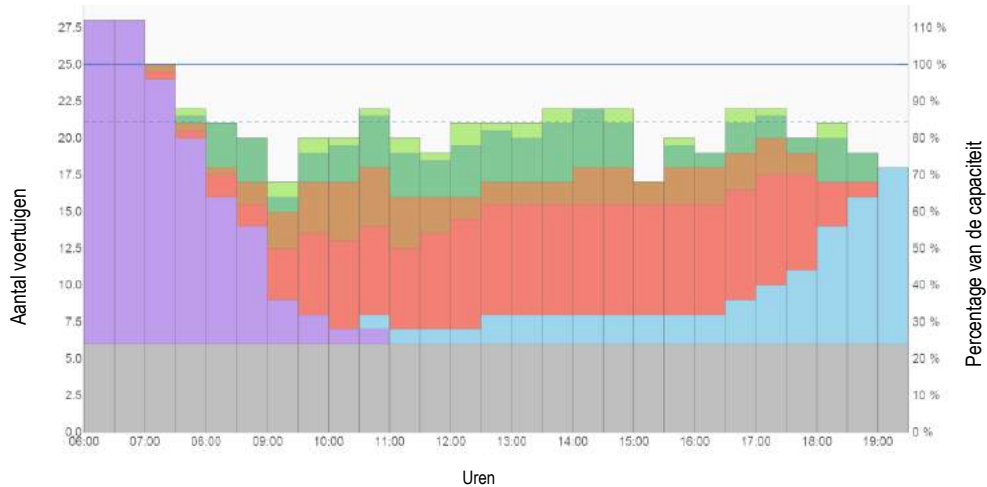
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



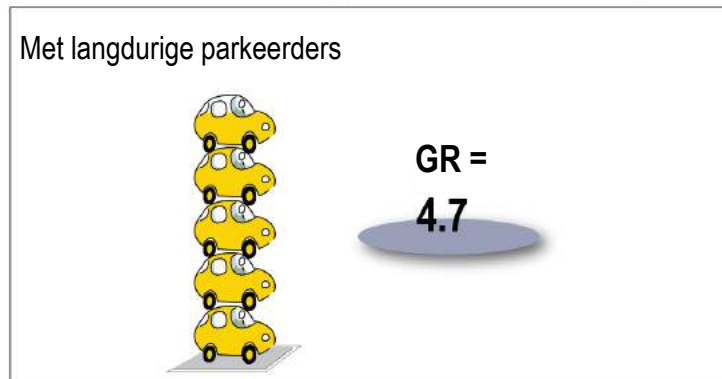
- Coherente gebruikersstructuur in verhouding tot de typologie van de wijk en tot de afwezigheid van gereguleerd parkeren
- Overwegende vraag naar langparkeren:
 - bewoners en langdurige parkeerders
 - langparkeren vergelijkbaar met de vraag van de pendelaars

➔ Belang van reglementeren om modal shift te bevorderen en alternatieve vervoerswijzen voor de privéauto in te voeren (bv. het bestaande autodelenstation uitbreiden) in een gunstige context

8. Globe groene zone - enquête met halfuurtellingen



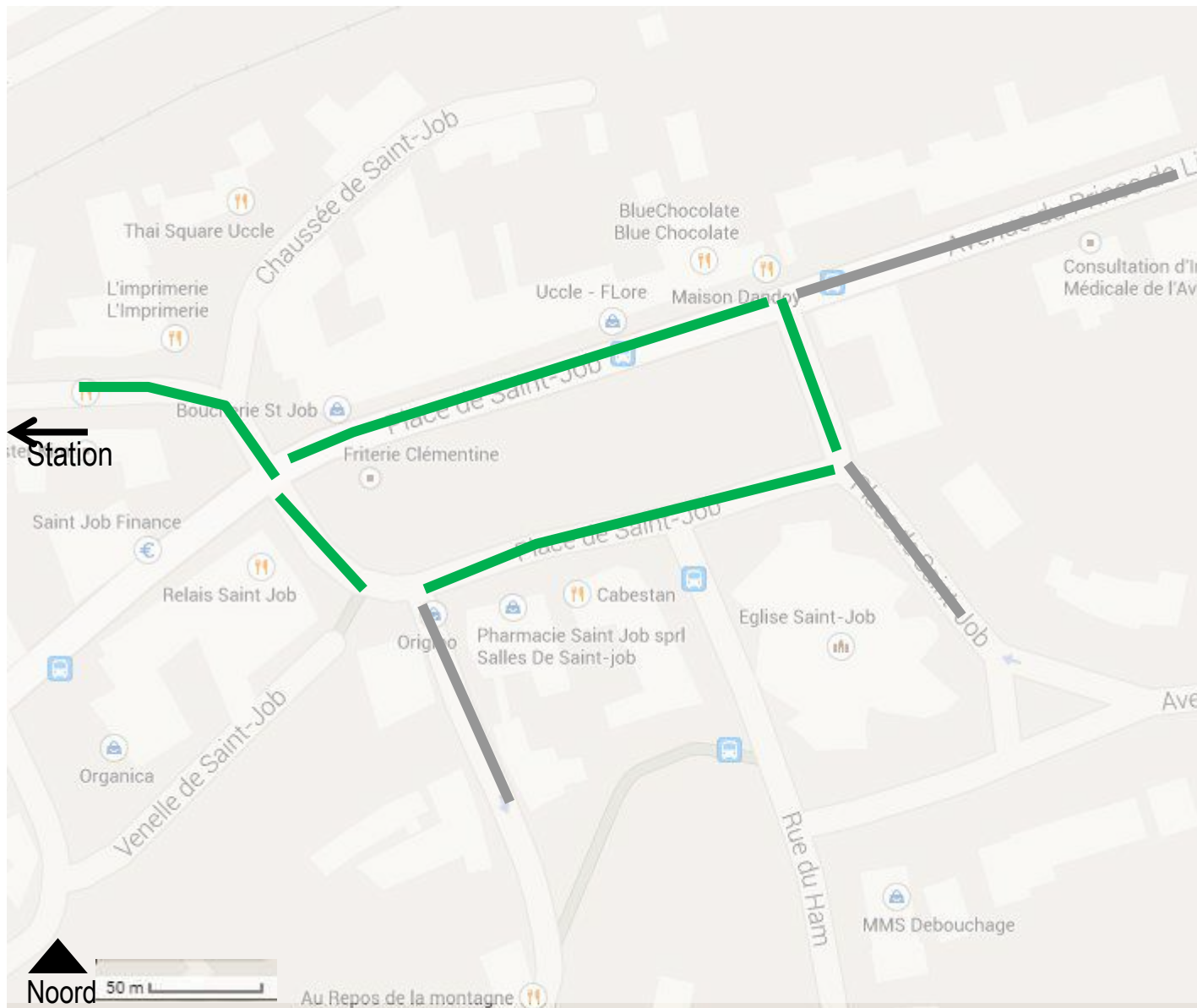
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Rotatiegraad iets hoger dan de gebruikelijke rotatiegraad in zones voor langparkeren
- Sterke aanwezigheid van langdurige parkeerders
- Niet te verwaarlozen aandeel van kortparkeerders

➔ Evolutie van de reglementering om parkeergelegenheid voor de buurtbewoners te vrijwaren en voor een betere toegankelijkheid tot kortparkeren? (grijze zone)

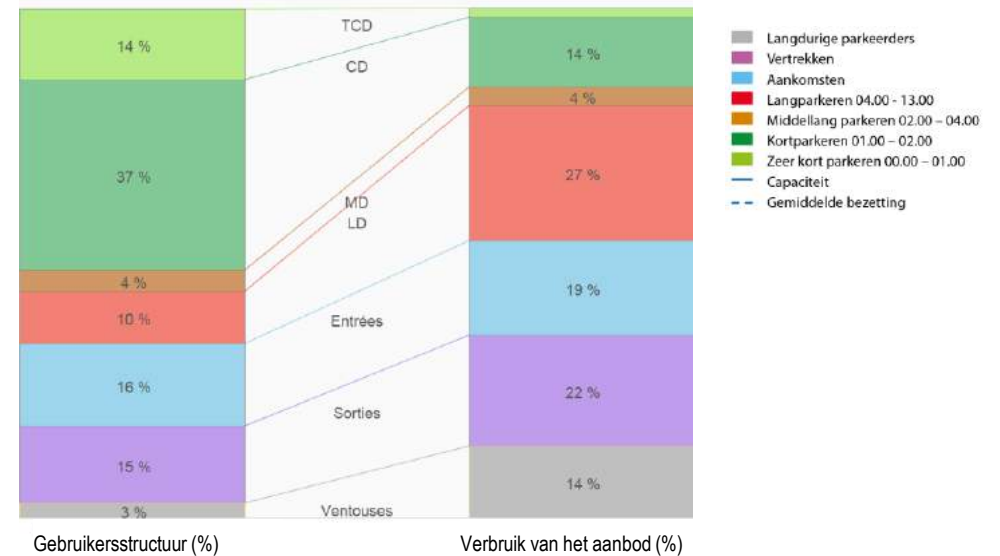
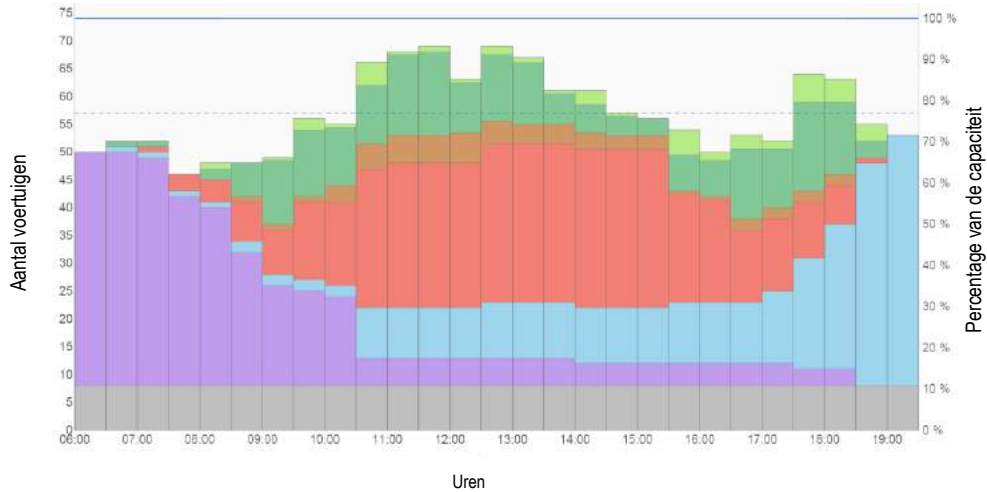
■ 9. Sint-Job - enquête met halfuurtellingen



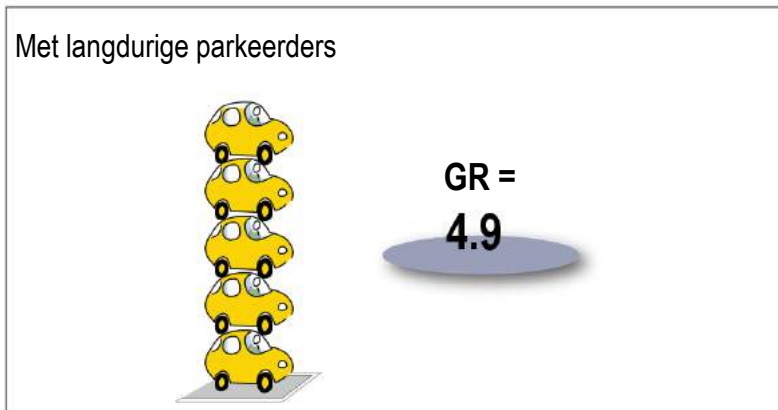
Algemene kenmerken:

- Multifunctionele wijk:
 - woningen
 - buurtwinkels
 - markt op maandag (van 05.00 uur tot 15.00 uur)
- Station Sint-Job
- Verbinding met de tram 92
- Verbinding met de bussen 43 en 60
- Villo! station "Sint-Job"

9. Sint-Job - enquête met halfuurtellingen



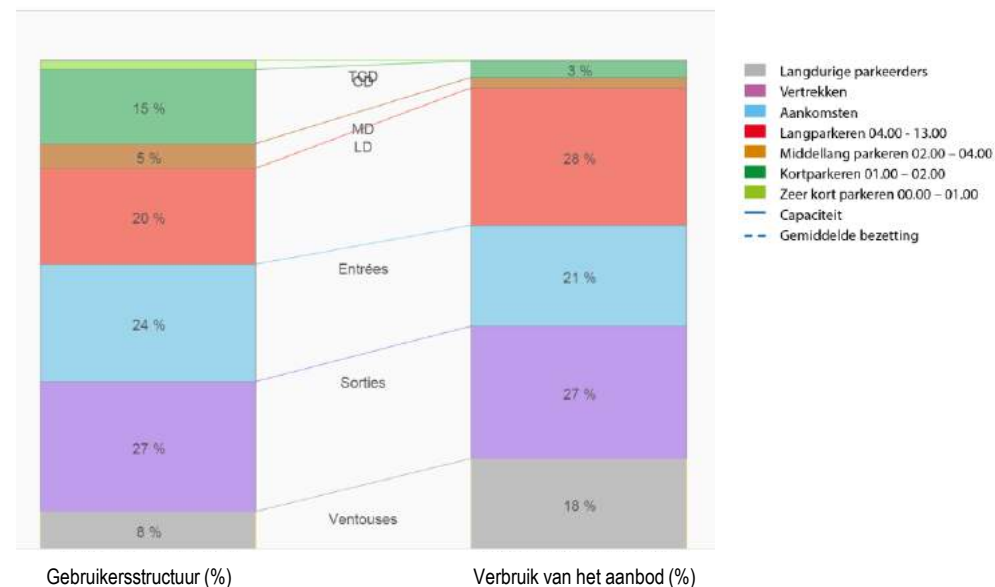
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



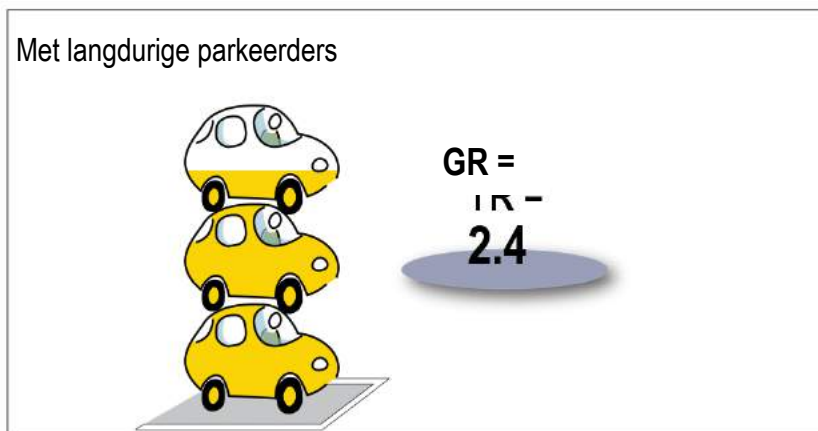
- Een groot aandeel van de vraag naar kortparkeren in de gebruikersstructuur met een laag verbruik van het aanbod
- Sterke aanwezigheid van bewoners.
- Ruimte overwegend verbruikt door de vraag naar langparkeren

➔ Coherent in verhouding tot de sterke concentratie van diensten in de sector

9. Sint-Job niet-gereguleerd - enquête met halfuurtellingen



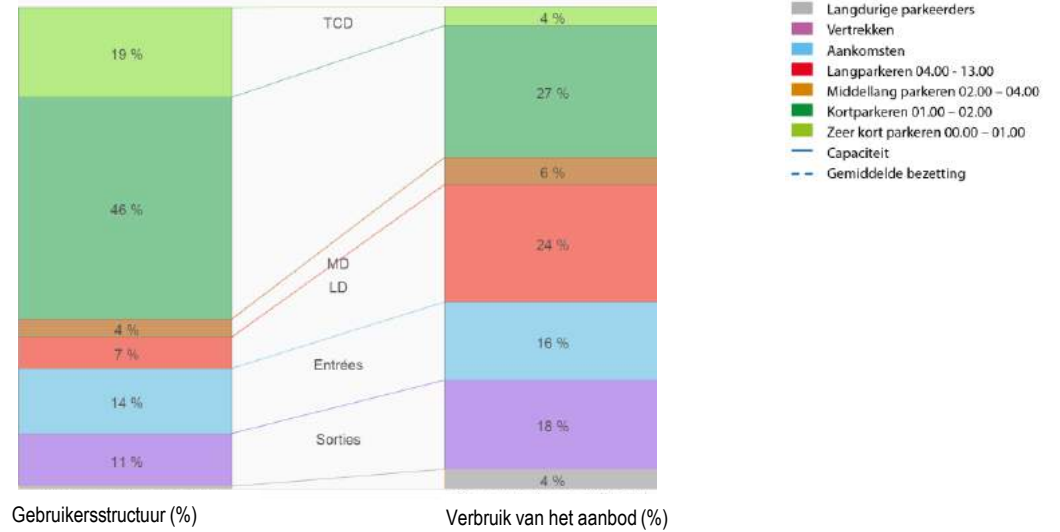
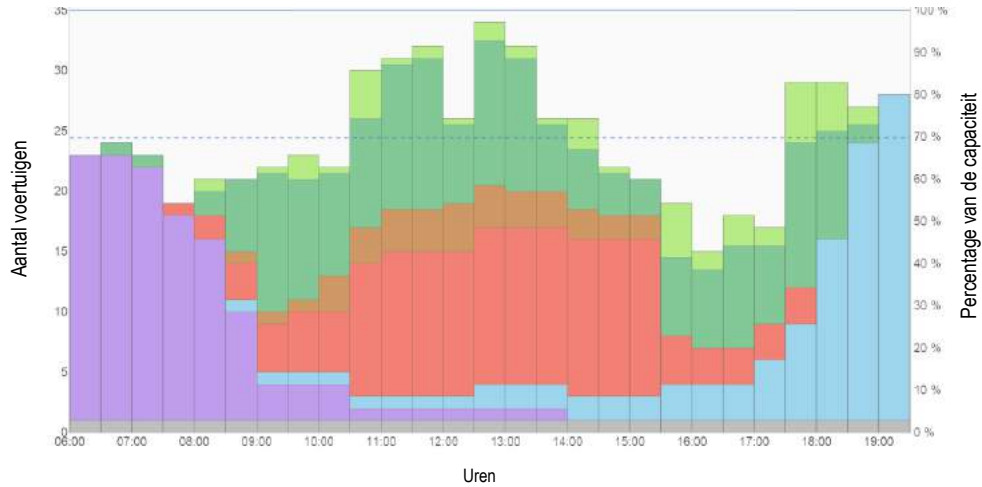
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



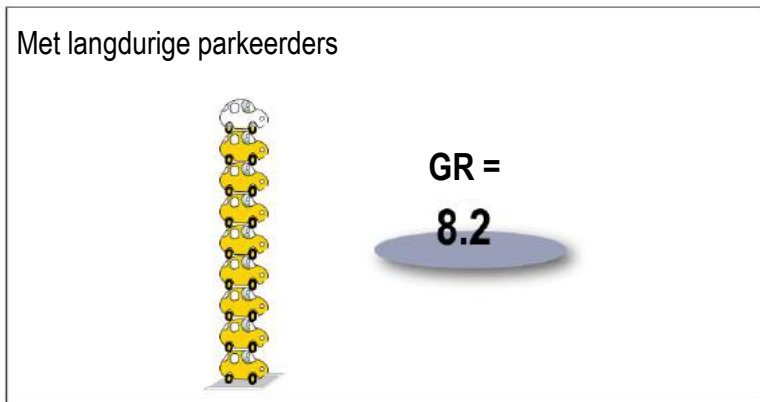
Groot aandeel van langparkeerders

→ De evolutie naar een reglementering met parkeergelegenheid voor de bewoners is essentieel

9. Sint-Job groene zone - enquête met halfuurtellingen



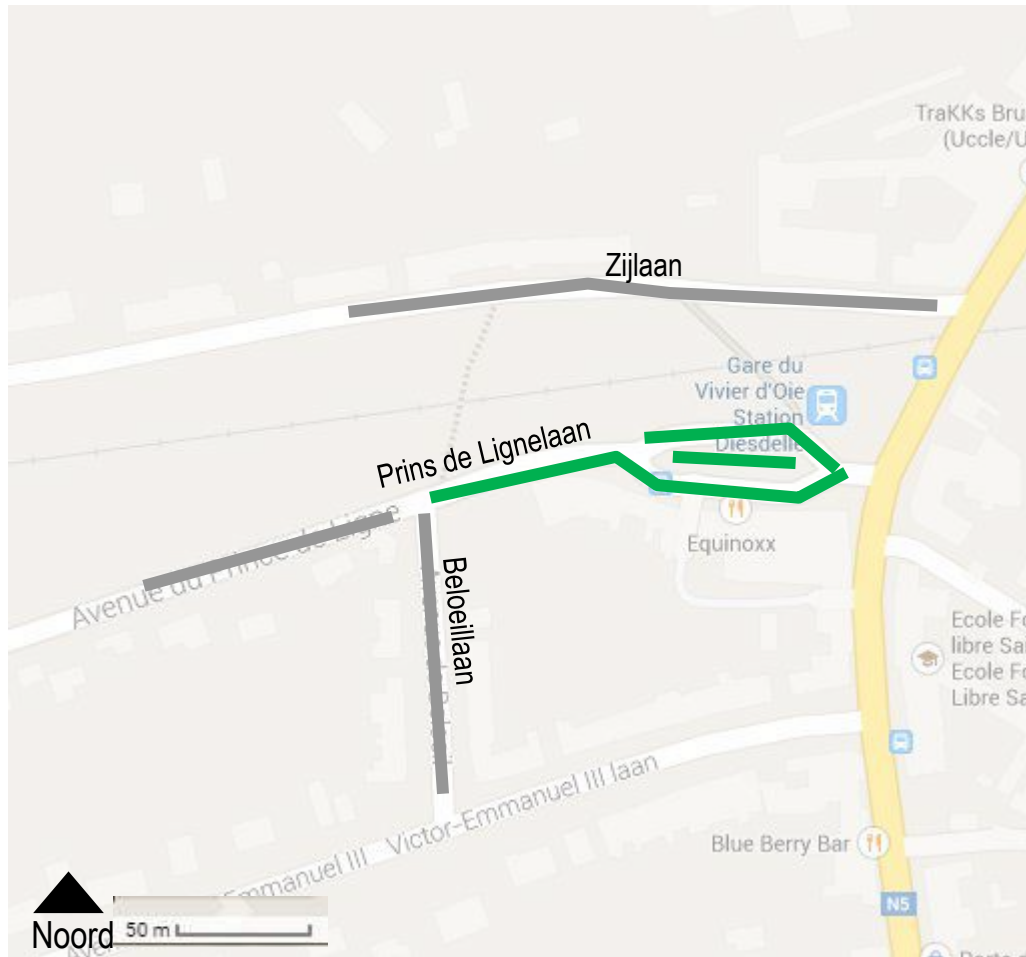
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Potentieel voor kortparkeren
- Weinig bewoners tijdens de dag.
- Grote vraag naar langparkeren

- ➔ De reglementering doen evolueren met het oog op een betere rotatie vóór de handelszaken?
- ➔ Reglementering met parkeergelegenheid voor de bewoners niet nodig

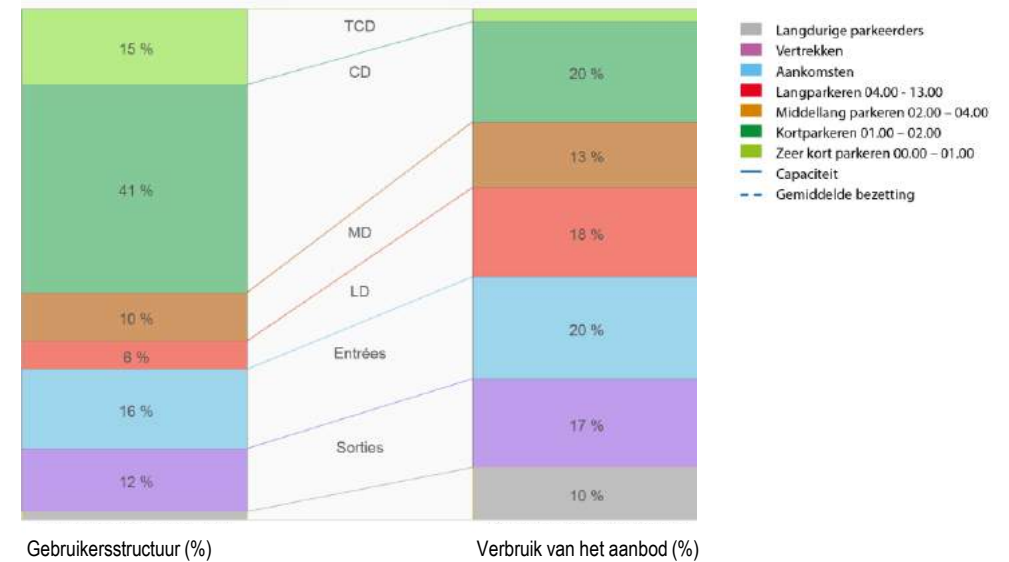
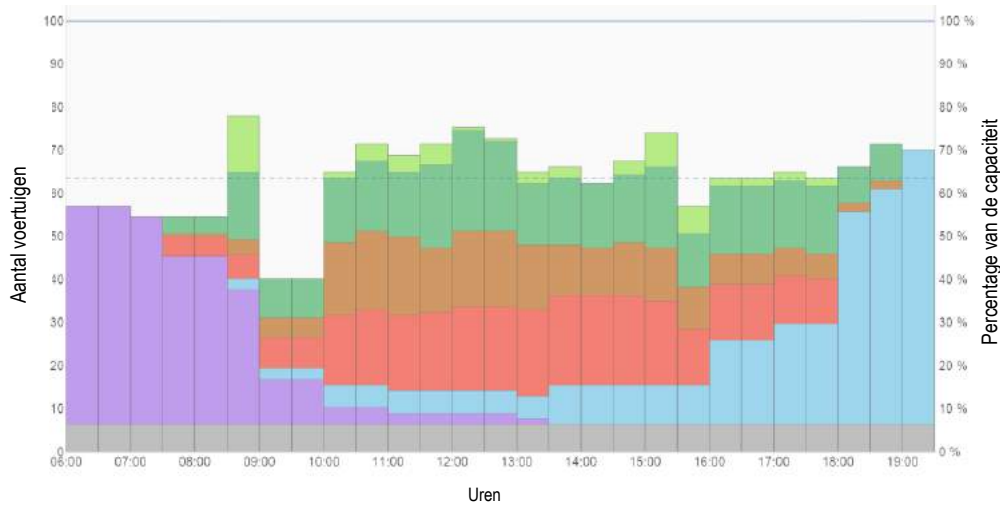
■ 10. Diesdelle - enquête met halfuurtellingen



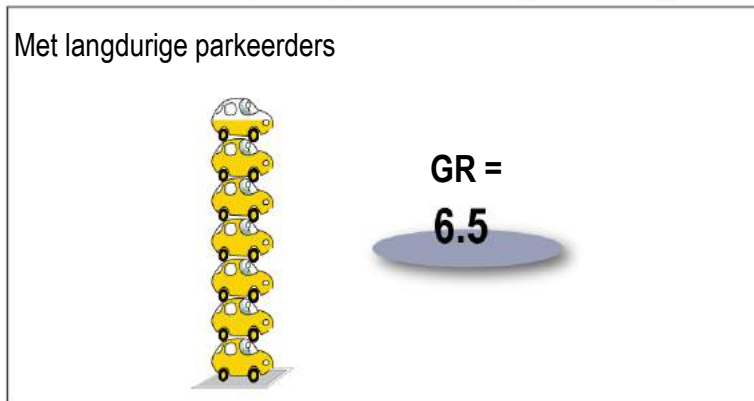
Algemene kenmerken:

- Laagbevolkte woonwijk
- Handelszaken, scholen
- Station Diesdelle
- Verbinding met de bus 43 en de 3 lijnen van de TEC- en DE LIJN (15 bussen per uur in het spitsuur)
- Cambio-station "Diesdelle"
- Villo! station "Prins de Ligne"

10. Diesdelle - enquête met halfuurtellingen



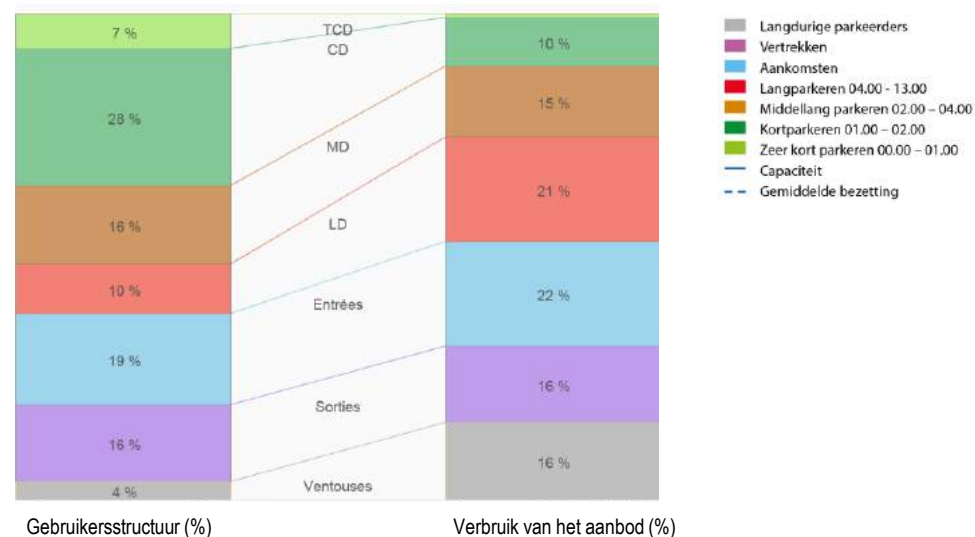
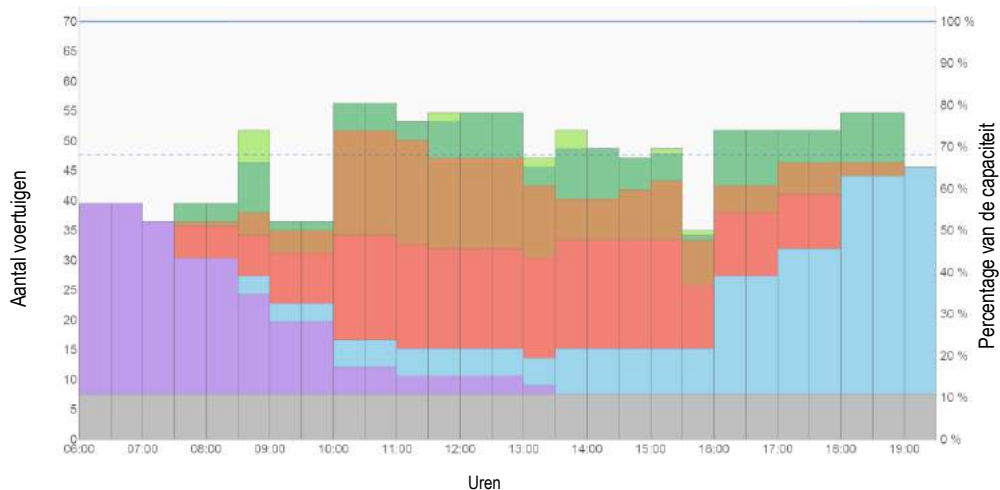
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



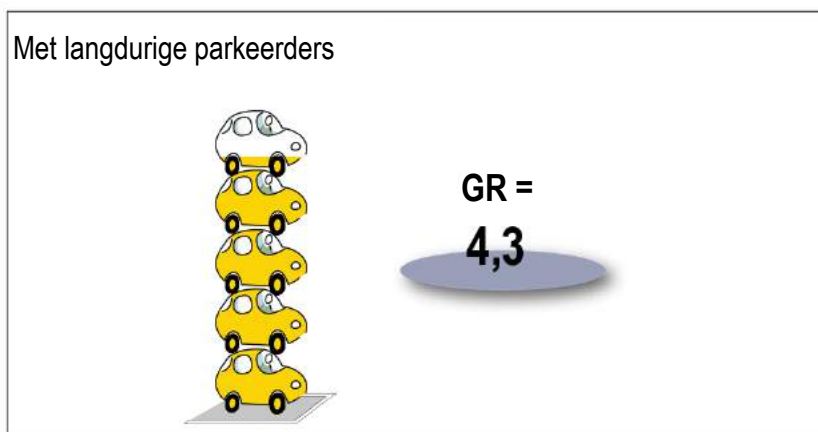
- Weinig bewoners (in vergelijking met andere zones)
- Grote vraag naar middellang en kortparkeren

➔ Gemengdheid van de vraag

10. Disedelle niet-gereguleerd - enquête met halfuurtellingen



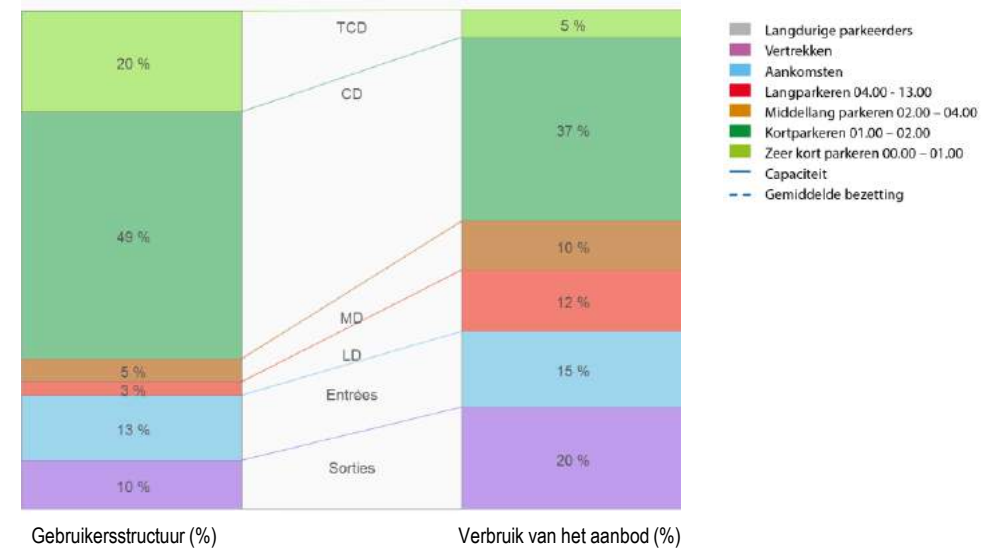
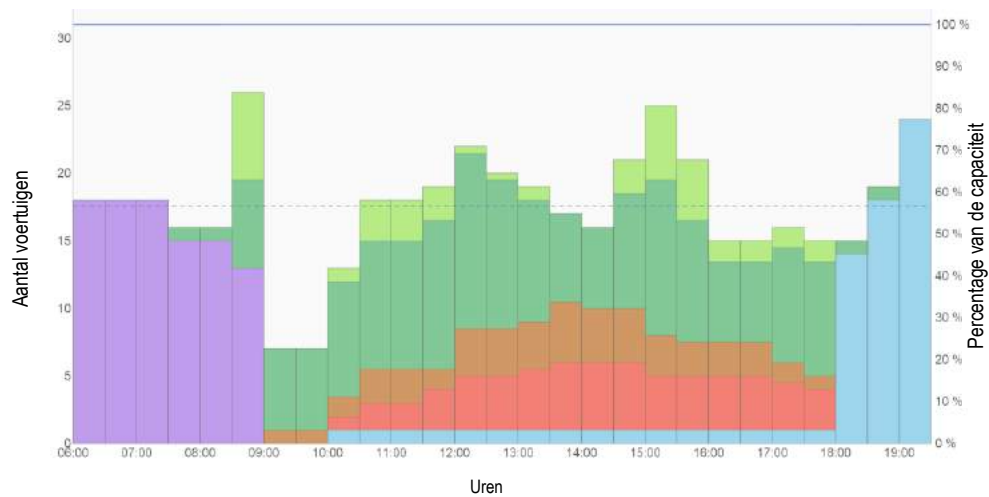
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



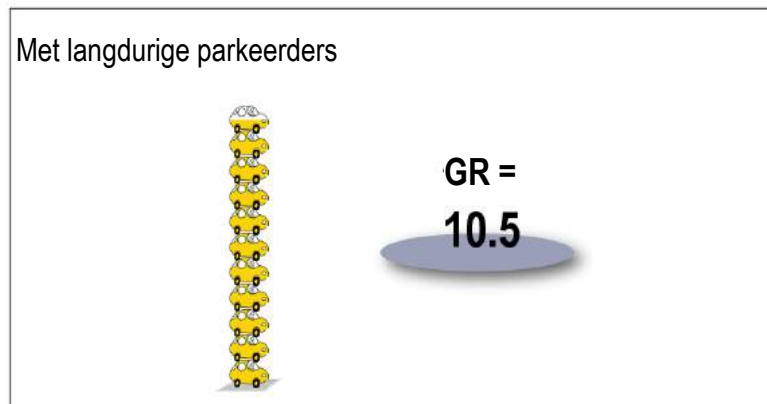
- Potentieel voor kortparkeren
- Niet te verwaarlozen aandeel van bewoners

➔ Reglementeren om de toegankelijkheid voor de bewoners en klanten te behouden (grijze zone?) ?

10. Disedelle groene zone - enquête met halfuurtellingen



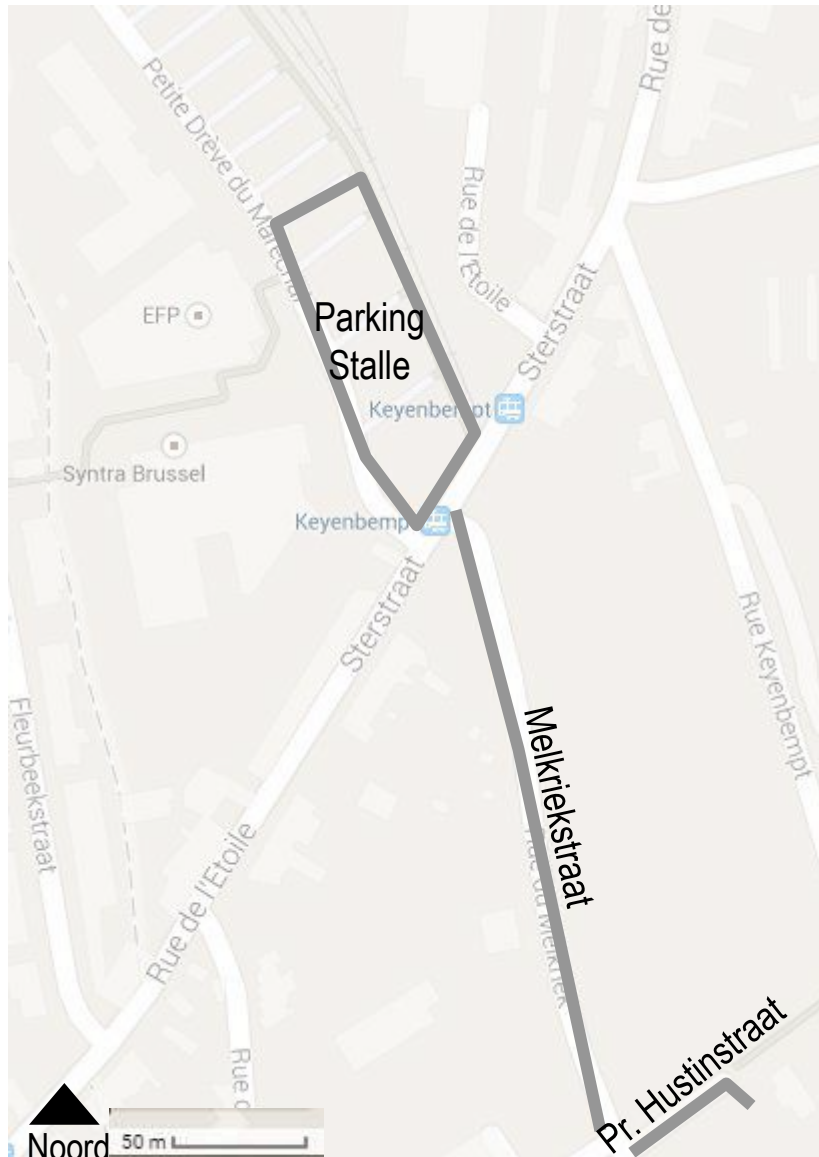
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Potentieel voor kortparkeren
- Weinig vraag naar langparkeren (met inbegrip van de bewoners)

➔ Reglementering te doen evolueren naar kortparkeren?

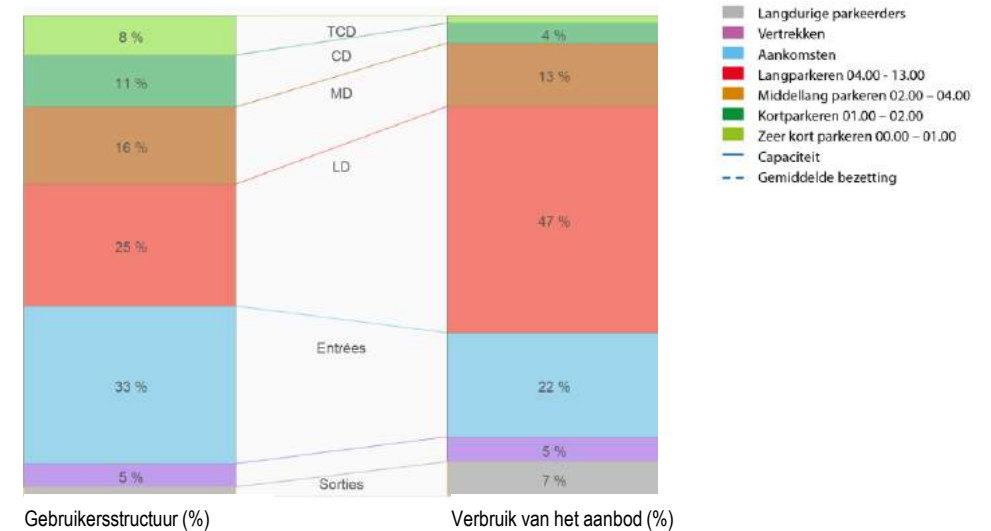
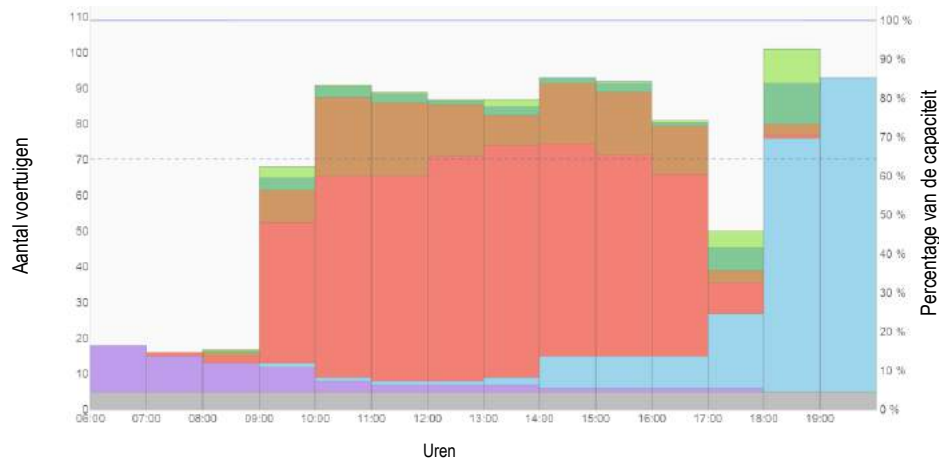
■ 11. Menhirs - enquête met uurtellingen



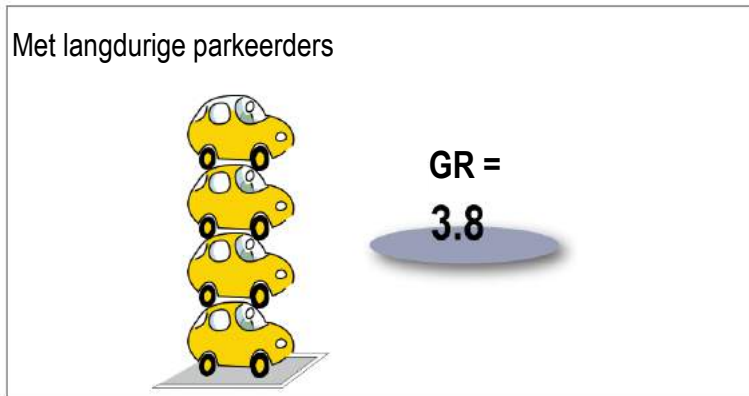
Algemene kenmerken:

- Weinig woningen
- Opleidings- en recreatiecentrum
- Overstapparking (383 plaatsen)
- Verbinding met de trams 4 (terminus), 32 of 82 en 97;
- Verbinding met de bussen 50, 98 en met de bussen van DE LIJN 153, 154, 155
- Toekomstig tramstelplaats (Marconi)
- Villo! station "Stalle"

11. Menhirs - enquête met uurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Overwegende vraag naar lang- en middellang parkeren gekoppeld aan de werking van het station (aankomst- en vertrektijden) gegenereerd door de pendelaars of door het dichtbijgelegen opleidingscentrum.
- NB: de vertrekkende auto's vertegenwoordigen waarschijnlijk de vraag gegenereerd door de avondlessen verstrekt in het opleidingscentrum.

➔ In geval van de uitbreiding en/of het beheer van de parking Stalle ter bevordering van intermodaliteit, moet in een dwingender reglementering worden voorzien ter vrijwaring van parkeergelegenheid voor de bewoners.

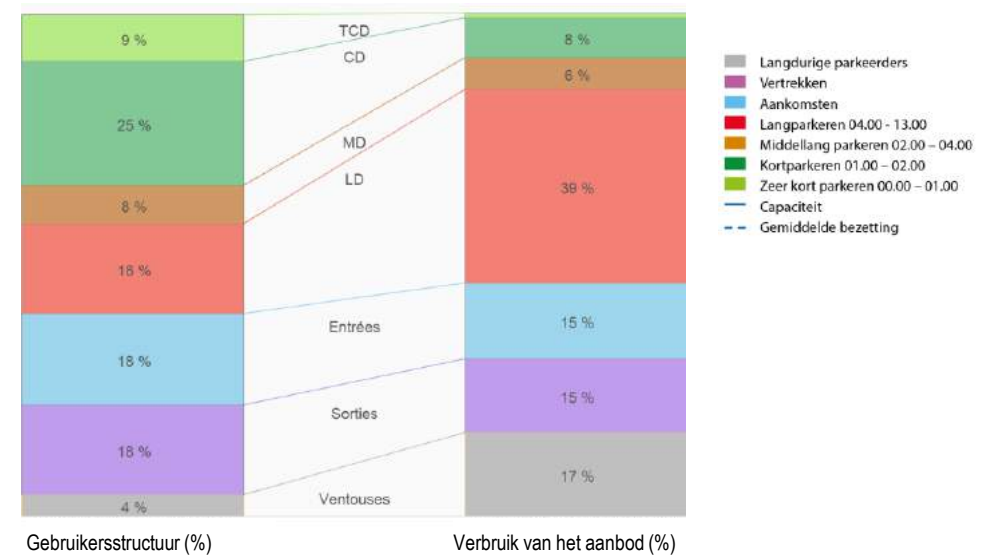
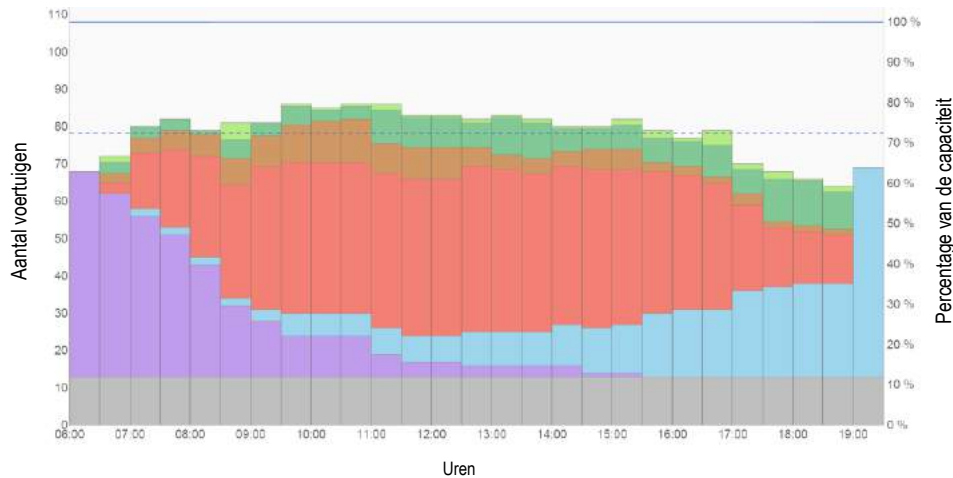
■ 12. Station Kalevoet - enquête met halfuurtellingen



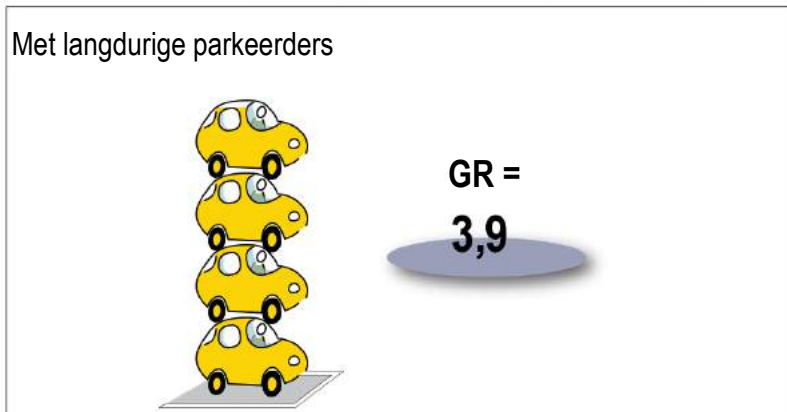
Algemene kenmerken:

- Aanzienlijk ontwikkelingspotentieel
- Station Kalevoet
- Bediening door het openbaar vervoer:
 - Kant van de Engelandstraat
 - B43 en B60
 - T51
 - Kant van de Van Ophemstraat:
 - 53, 54 en 55 (De lijn)

12. Station Kalevoet - enquête met halfuurtellingen



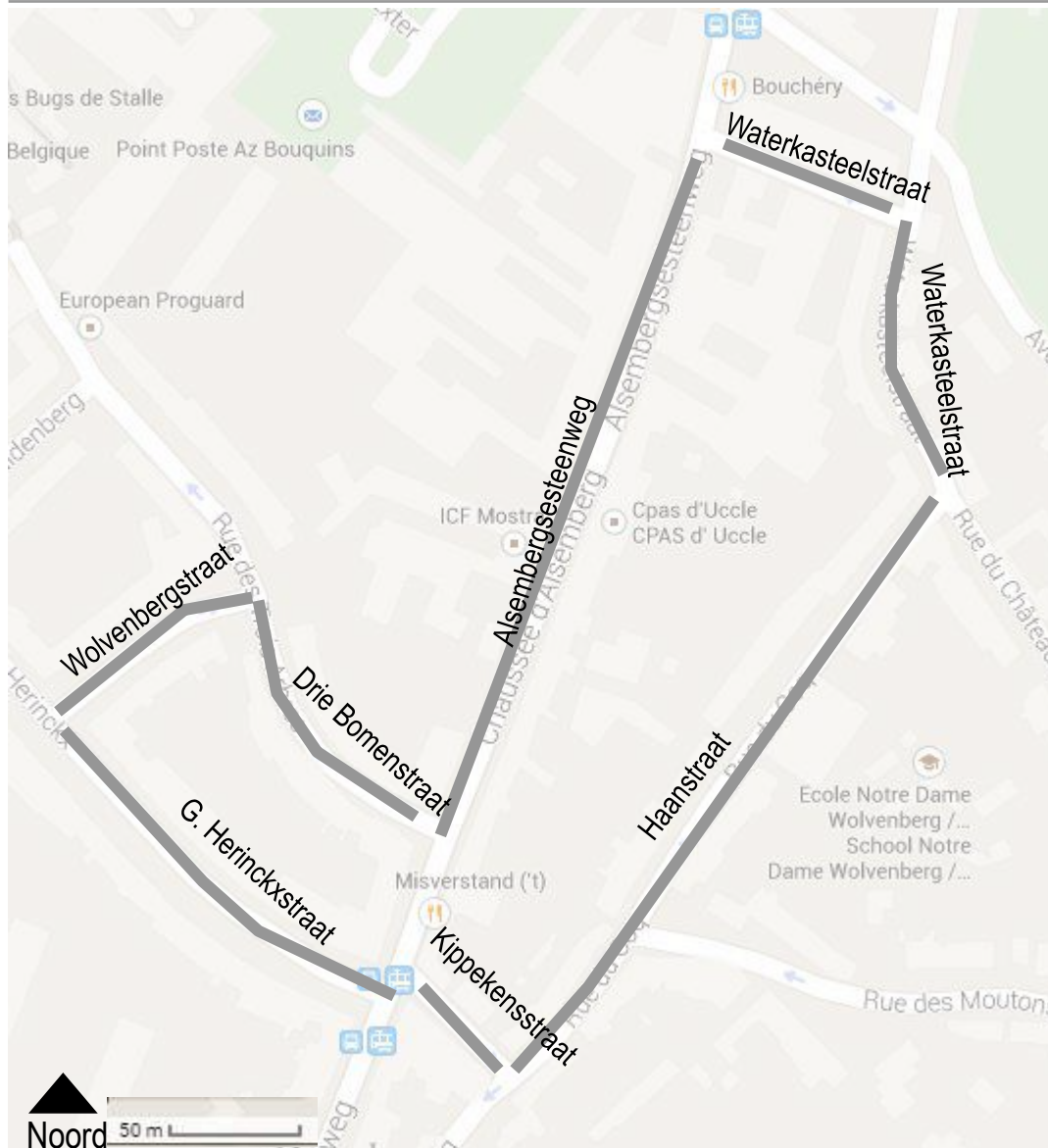
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Grote vraag naar langparkeren
- Potentieel voor kortparkeren
- Niet te verwaarlozen aandeel van bewoners

→ De invoering van een reglementering zou de modal shift of ruimtelijke verschuiving van de langparkeerders bevorderen (geaccentueerd indien de keuze valt op een reglementering voor middellang en kortparkeren).

■ 13. Haan - Kippekens - enquête met halfuurtellingen

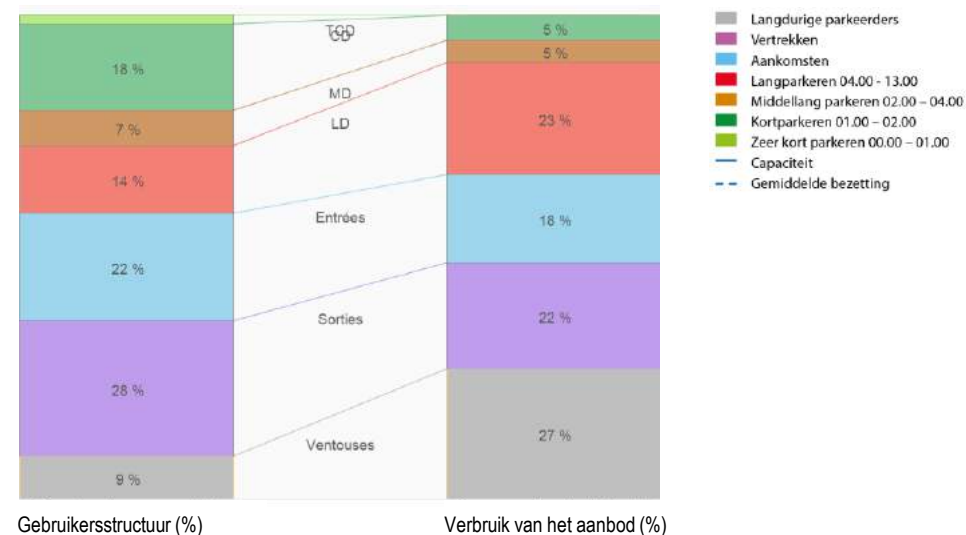
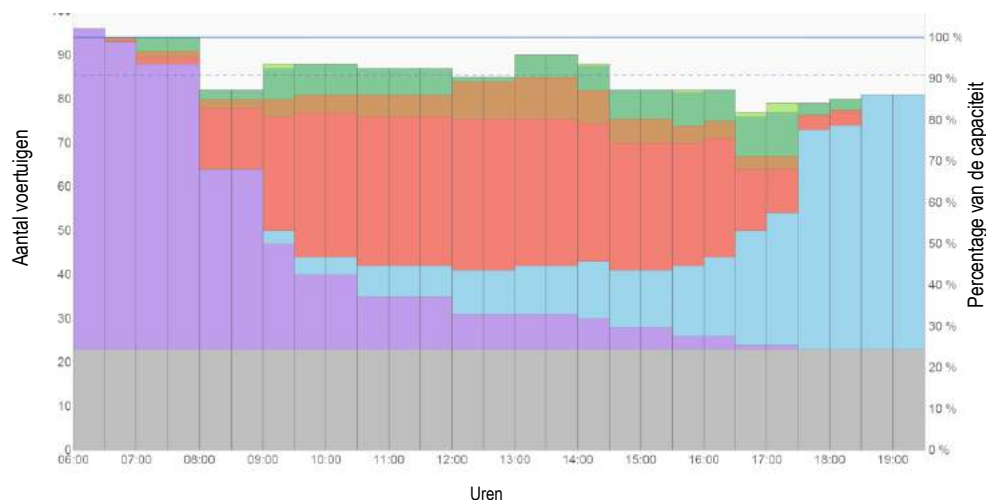


Algemene kenmerken:

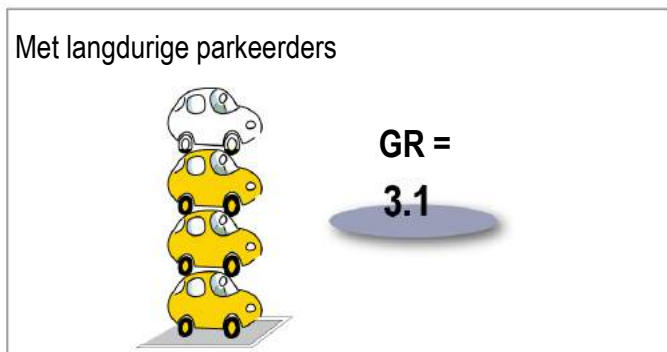
- Overwegende woonfunctie
- Enkele buurtwinkels (Alsebergsesteenweg)
- Verbinding met de tram 51 en de bus 43
- Villo! station "Rittweger"

13. Haan - Kippekens - enquête met halfuurtellingen

Grootte van de steekproef: 85 parkeerplaatsen



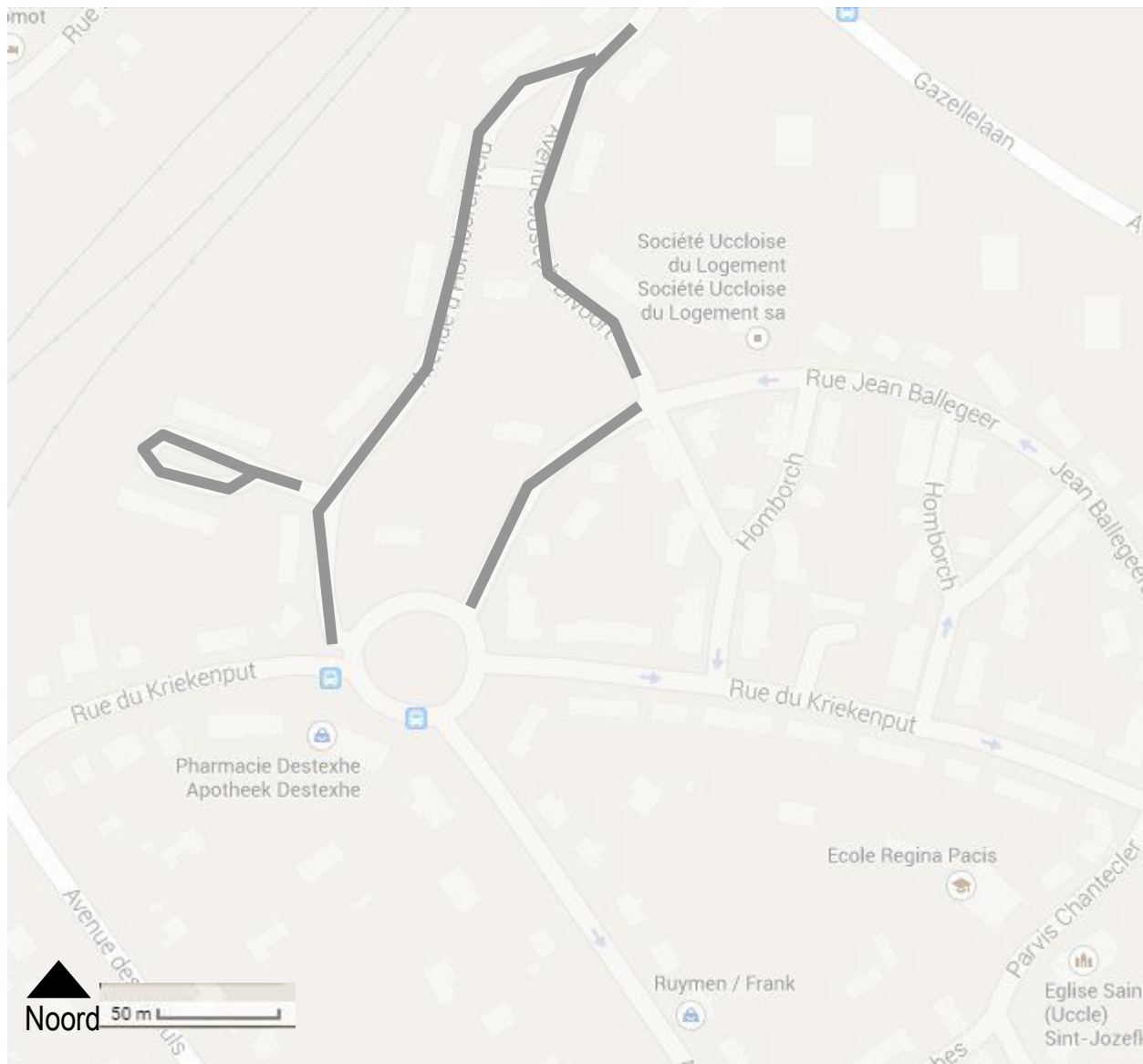
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Sterke aanwezigheid van langdurige parkeerders en bewoners
- Overwegende vraag naar langparkeren
- Potentieel voor kortparkeren

➔ Mogelijke evolutie naar een reglementering met het oog op een betere rotatie voor de enkele handelszaken, maar het is belangrijk rekening te houden met de vraag van de bewoners

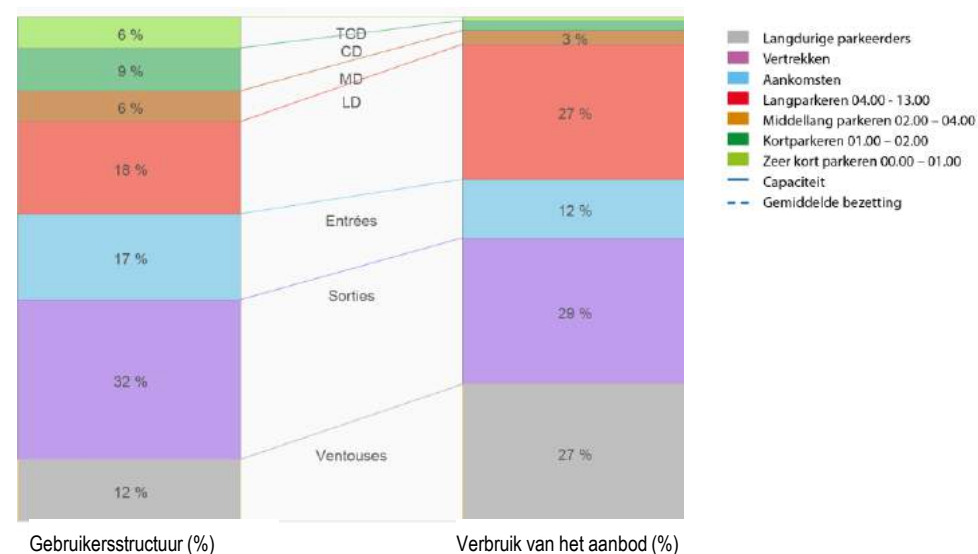
■ 14. Homborch - enquête met uurtellingen



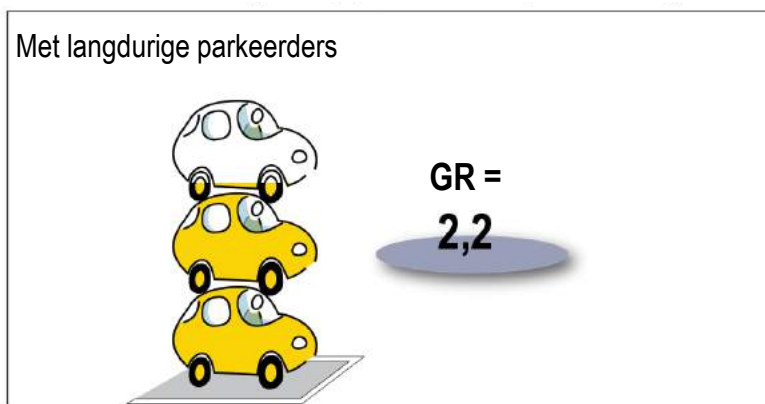
Algemene kenmerken:

- Woonwijk
- Scholen
- Verbinding met de bus 43

14. Homborch - enquête met uurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



- Overwegende vraag naar langparkeren en hoofdzakelijk van de bewoners

➔ In dit stadium werden geen uitdagingen vastgesteld

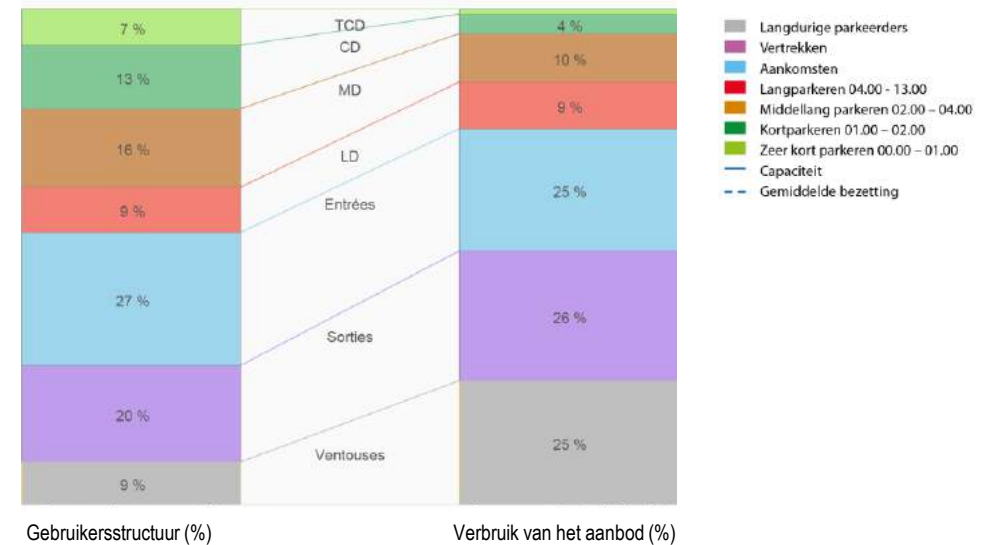
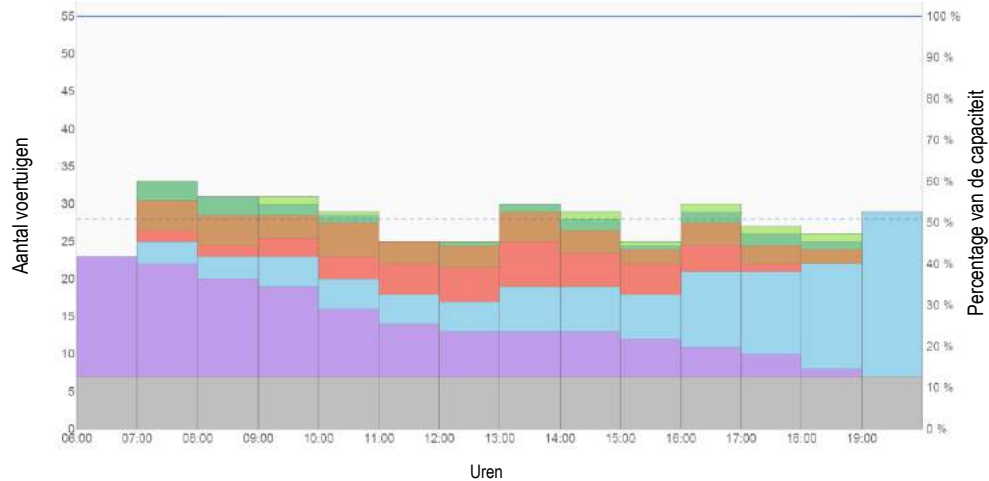
■ 15. Station Moensberg - enquête met uurtellingen



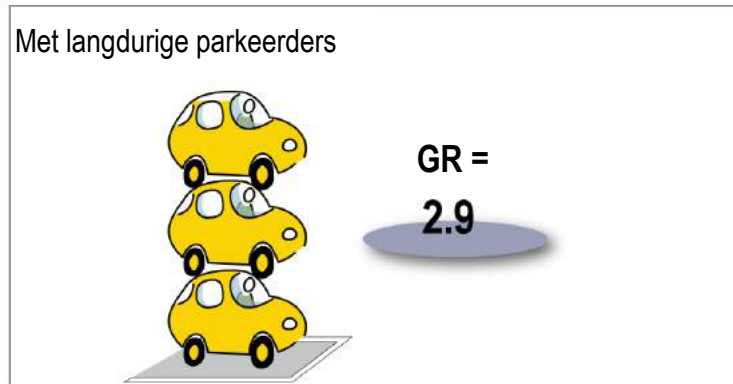
Algemene kenmerken:

- Laagbevolkte wijk met individuele woningen
- Dichtbij Linkebeek;
- Station Moensberg ;
- Grondpotentieel → groot potentieel voor stadsontwikkeling
- Verbinding met de bus 43 en DE LIJN 155

15. Station Moensberg - enquête met uurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



(Kleine steekproef)

- Weinig vraag (voorlopig weinig vraag van pendelaars)
- De vraag wordt grotendeels gegenereerd door de bewoners

➔ In dit stadium werden geen uitdagingen vastgesteld

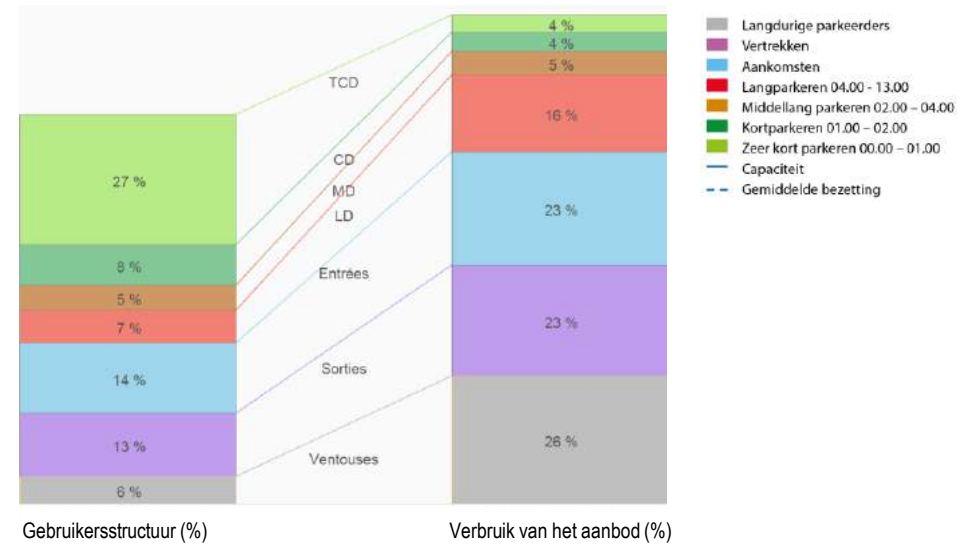
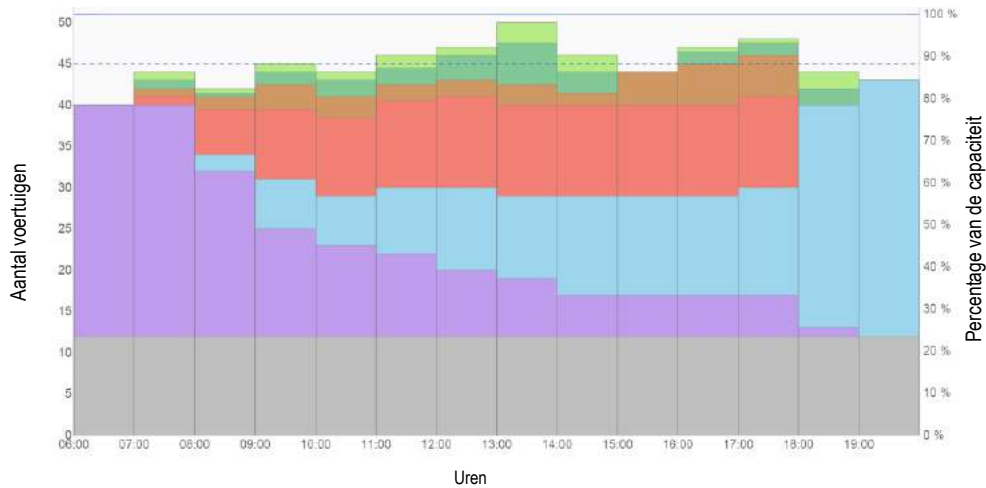
■ 16. Waterloo (Bascule) - enquête met uurtellingen



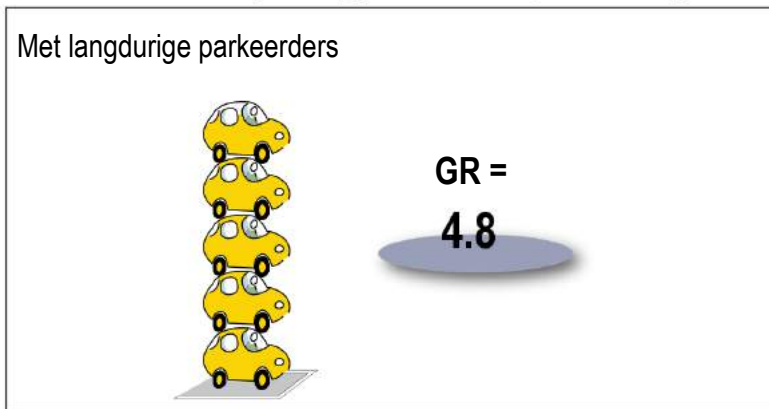
Algemene kenmerken:

- Multifunctionele wijk:
 - Woonfunctie
 - Grote concentratie van handelszaken
 - Scholen
- Nabijheid van Elsene
- Verbinding met de tram 7
- Verbinding met de bus 38, DE LIJN 136, 137 en TEC 365 W365
- Cambio station "Bascule"
- Villo! station "Terkamerenbos"

16. Waterloo (Bascule) - enquête met uurtellingen



Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



Gemengde vraag

- Sterke aanwezigheid van bewoners.
- Potentieel voor kortparkeren
- Niet te verwaarlozen aandeel langparkeerders

→ De invoering van een reglementering zou de zou de modal shift of ruimtelijke verschuiving van de langparkeerders bevorderen.