



TRITEL
TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
& TELEMATICS



GEMEENTELIJK
MOBILITEITSPLAN

UKKEL

Rapport fase 3



Fase 3 : Actieplan

Definitieve versie - Juni 2006

TRITEL NV

Havenlaan 86C, bus 206
1000 Brussel

INHOUD

1.	INLEIDING	6
1.1.	Wat is een gemeentelijk mobiliteitsplan ?	6
1.2.	Verloop van de studie	6
1.3.	Structuur van het document	8
2.	SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT: GLOBAAL OVERZICHT	9
2.1.	Actieprincipes	9
2.2.	Uitvoering van het scenario voor duurzame mobiliteit: een evolutief scenario	10
3.	HET VERKEERSPLAN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN	12
3.1.	Inleiding	12
3.2.	Overzicht van de acties voor elke vervoerswijze	13
3.2.1.	<i>De voorzieningen voor de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit</i>	13
3.2.2.	<i>Het openbaar vervoer</i>	15
3.2.3.	<i>De zones 30</i>	23
3.2.4.	<i>De structurerende assen</i>	31
3.2.5.	<i>Verbinding van de woonzones met de structurerende assen</i>	35
3.2.6.	<i>Het parkeerplan</i>	35
3.3.	Plaatselijk verkeersplan	38
3.3.1.	<i>Zone 1: Ukkel – Centrum</i>	40
3.3.2.	<i>Zone 2: Coghen – Vanderkindere</i>	44
3.3.3.	<i>Zone 3: Burgemeester Herinckx</i>	47
3.3.4.	<i>Zone 4: Kamerdelle – Beeldhouwers</i>	50
3.3.5.	<i>Zone 5: Gramus – Waterkasteel</i>	53
3.3.6.	<i>Zone 6: Stalle – Neerstalle</i>	56
3.3.7.	<i>Zone 7: Bascule – Vanderkindere</i>	59
3.3.8.	<i>Zone 8: Florida – Gobert</i>	62
3.3.9.	<i>Zone 9: Hamoir – Visserij</i>	65
3.3.10.	<i>Zone 10: Homborch – Verrewinkel</i>	68
3.3.11.	<i>Zone 11: Horzel</i>	72
3.3.12.	<i>Zone 12: Lorraine</i>	76
3.3.13.	<i>Zone 13: Sint-Job – Fort-Jaco</i>	79
3.3.14.	<i>Zone 14: Vrone Rode</i>	83
3.4.	Voorstellen voor de aanleg van kruispunten	87
3.4.1.	<i>Globe</i>	87
3.4.2.	<i>Marlow- en Heldensquare</i>	88
3.4.3.	<i>Vanderkindereplein</i>	89
3.4.4.	<i>Kruispunt Stalle – Wagen – Gatti de Gamond</i>	89
3.4.5.	<i>Kruispunt Stalle – Neerstalle – Etoile</i>	90

3.4.6.	Waterloosesteeweg _____	91
3.4.7.	Kruispunt van het Horzelplein _____	96
3.4.8.	Kruispunt tussen de Sint-Jobsesteenweg, de Gouden Kasteelstraat en de Engelandstraat _____	97
3.4.9.	Kruispunt tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Diepestraat _____	98
3.4.10.	Kruispunt tussen de Dieweg, de Jean en Pierre Carsoellaan en de Wolvendaellaan _____	99
3.5.	Detail van de te ondernemen acties ten bate van de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit _____	101
3.6.	Detail van de te ondernemen acties i.v.m. het openbaar vervoer _____	130
3.7.	Detail van de te ondernemen acties in het kader van de uitvoering van het verkeers- en het parkeerplan _____	178
4.	DE MAATREGELEN INZAKE COMMUNICATIE EN EDUCATIE _____	195
5.	ANDERE ORGANISATIEMAATREGELEN _____	212

LIJST VAN DE ACTIEFICHES

1. De voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit

- A1. Signalisatieplan voor de voetgangers
- A2. De specifieke behoeften van de personen met beperkte mobiliteit voor de openbare voorzieningen in aanmerking nemen
- A3. Veralgemenen van de opstelstroken voor de fietsers aan de kruispunten met verkeerslichten
- A4. Verbeteren van de veiligheid van de fietsers aan de kruispunten met beperkte eenrichtingsstraten
- A5. Ontwikkelen van een net van gewestelijke fietsroutes (GFR) en gemeentelijke fietsroutes en andere fietsvoorzieningen
- A6. Voorzieningen om de barrière-effecten te beperken

2. Het openbaar vervoer

- B1. Verbetering van de multimodale toegankelijkheid en van de aantrekkingskracht van de NMBS-stations;
- B2. Bouw van nieuwe GEN-stations aan de Disedelle en de Verrewinkel;
- B3. Aanleg van openbare vervoershaltes;
- B4. Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid;
- B5. Aanleg tussen het Calevoetstation en de Stallestraat van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer;
- B6. Vraag naar bepaalde bedieningen te verlengen;
- B7. Vraag naar een nieuwe buslijn tussen Vorst, Ukkel en de ULB te creëren;
- B8. Verlenging van de metro naar Ukkel;
- B9. Harmonisering van het aanbod van de verschillende uitbaters
- B10. Vraag naar de doorgangsfrequentie van de MIVB- en de NMBS-netten te verhogen;
- B11. Vraag naar de tariefintegratie tussen de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS te verbeteren;

3. Het verkeers- en het parkeerplan

- C1. Uitvoering van parkeerplannen;
- C2. Installatie van car-sharingsstations;
- C3. Versterking van de controle en de repressie van de verkeersovertredingen;
- C4. Aanleg van prioritaire actieperimeters;

4. Maatregelen i.v.m de communicatie en de educatie

- D1. Verbetering van de communicatie over de gemeentelijke en gewestelijke projecten ter bevordering van een duurzamere mobiliteit;
- D2. Opmaak van multimodale toegankelijkheidsfiches;
- D3. Opmaak van schoolvervoersplannen;
- D4. Organisatie van rangen te voet of met de fiets aan de uitgang van de scholen;
- D5. Uitwerking van een voluntaristisch bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur;
- D6. Begeleiding van het uitwerkingsproces van de bedrijfsvervoerplannen van de in Ukkel gevestigde instellingen.

5. Andere organisatiemaatregelen

- E1. Creatie van een dienst en een cel voor de interne mobiliteit van het gemeentebestuur;
- E2. Creatie van een samenwerkings- en overlegcel tussen de gemeente en de buitengemeentelijke organen.

1. INLEIDING

1.1. Wat is een gemeentelijk mobiliteitsplan ?

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is een hulpmiddel inzake planning en besluitvorming voor de organisatie en het beheer van de verplaatsingen op het gemeentelijk grondgebied. Dit hulpmiddel laat toe een **globaal, coherent en gecoördineerd beleid te ontwikkelen dat rekening houdt met de mobiliteitsbehoeften op korte, middellange en lange termijn**. In dit opzicht geeft dit plan een globale visie om de hulpbronnen doeltreffender te gebruiken en acties efficiënter tot een goed einde te brengen zowel op plaatselijk als op zonaal niveau.

Het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan stelt de politieke en technische opties voor om een evenwicht te bereiken:

- Tussen de verschillende menselijke activiteiten die op het grondgebied bestaan en de verplaatsingen die ze genereren; het plan moet kiezen tussen de steeds toenemende behoeften inzake mobiliteit en de vrijwaring van de leefomgeving.
- Tussen de verschillende verplaatsingswijzen door aan iedereen de ruimte te geven waarop hij recht heeft en door de complementariteit ervan te versterken.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan past in de structuren van het Regionale Ontwikkelingsplan en het Irisplan, en formuleert:

- **Bereikbaarheids- en mobiliteitsdoelstellingen** die de alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets en te voet) promoten, het plaatselijk verkeer doet vertragen en doorgaand verkeer op de grote hoofdassen bevordert.
- **Verkeersveiligheidsdoelstellingen** om het aantal verkeersongevallen en de ernst ervan te doen verminderen.
- **Kwaliteitsdoelstellingen van de leefbaarheid**, om de kwaliteit van de openbare ruimtes te verbeteren en de verkeershinder te verminderen.

1.2. Verloop van de studie

De uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan werd in 2005 aangevat en in drie grote fases uitgewerkt:

- de eerste fase (eerste semester 2005) bestond uit **de plaatsbeschrijving en de diagnose van de huidige toestand** en eindigt met het voorstellen van de doelstellingen en grondbeginselen voor het vervolg van de studie;
- de tweede fase (herfst 2005) had betrekking op de uitwerking van gecontrasteerde scenario's voor de beheersing van het verkeer en de diversificatie van de vervoermiddelen, die uitmonden op een **scenario voor duurzame mobiliteit**;

- en ten slotte, de derde en laatste fase (begin 2006) bestaat uit een **actieplan** met de opties inzake strategie en beheer om aan de doelstellingen van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan en het vooraf gedefinieerde scenario voor duurzame mobiliteit te beantwoorden.

Het verslag van fase 1 (diagnose en keuze van de doelstellingen) is het voorwerp geweest van een openbaar onderzoek (september 2005). Het gehele Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal trouwens op het einde van het eerste semester 2006 aan een openbaar onderzoek onderworpen worden.

Opvolging van de studie

Gedurende het hele uitwerkingsproces werd contact opgenomen met talrijke instellingen en personen van het maatschappelijk middenveld. De studie werd rechtstreeks opgevolgd door de Dienst Werken en de Wegendienst van het Gemeentebestuur.

Een Begeleidingscomité werd overigens herhaaldelijk bijeengebracht om de grote fases en de strategische keuzes van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan te valideren. Dit comité bestaat uit de volgende personen, instellingen en organen:

- Het College van Burgemeester en Schepenen, vertegenwoordigd door:
 - Dhr Burgemeester Claude Desmedt;
 - Dhr Schepen Marc Cools, belast met de Werken, de Gemeente-eigendommen en de Ukkelse Economie;
 - Mevr. Schepen Chantal de Laveleye, belast met de Stedenbouw, het Milieu en het Bedrijf voor Grondbeleid;
- De diensten Werken, Wegenis, Stedenbouw en Milieu van het Gemeentebestuur;
- De plaatselijke politiezone;
- Een vertegenwoordiger van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Vertegenwoordigers van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer (directies van het Verplaatsingsbeleid, Infrastructuur, Openbaar Vervoer, Speciale Technieken en Wegen) en het Bestuur voor de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting;
- Vertegenwoordigers van de openbare vervoersmaatschappijen MIVB, NMBS, De Lijn en TEC;
- Vertegenwoordigers van het Brussels Instituut voor Milieubeheer, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.

1.3. Structuur van het document

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan vormt een geheel en bestaat uit een verslag voor elk van de drie fases.

Het onderhavige document is een **verslag van fase 3 (actieplan)** en omvat de te ondernemen acties om het scenario voor duurzame mobiliteit te concretiseren. De structuur ervan is de volgende:

- Eerst (hoofdstuk 2) worden de **actieprincipes van het scenario voor duurzame mobiliteit** voorkomend uit de tweede fase herhaald;
- Vervolgens wordt het verkeersplan voor alle vervoerswijzen opgemaakt. Hoofdstuk 3 omvat:
 - het **overzicht van de te ondernemen acties** voor elke vervoerswijze (§ 3.2);
 - het voorgestelde eigenlijke **verkeersplan** (§ 3.3);
 - **voorstellen inzake kruispuntaanleg**, als noodzakelijke aanvulling voor de uitvoering van het verkeersplan (§ 3.4);
 - de **actiefiches** met het detail van de uitvoering voor sommige elementen van het verkeersplan voor de zachte vervoerswijzen (§ 3.5), het openbaar vervoer (§ 3.6) en het autoverkeer en de parkeergelegenheid (§ 3.7);
- en ten slotte, hoofdstukken 4 en 5, respectievelijk gewijd aan de te ondernemen acties op het vlak van de **communicatie en de educatie**, evenals aan de **aanbevolen organisatiemaatregelen**.

2. SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT : GLOBAAL OVERZICHT

2.1. Actieprincipes

Het scenario voor duurzame mobiliteit dat aan het slot van de tweede fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan door het College en het Begeleidingscomité weerhouden werd, berust op de volgende actieprincipes:

- de **kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de bediening van Ukkel door het openbaar vervoer** door o.a.
 - de aanleg van het gewestelijk expressnet met een totaal van zeven haltes over het gemeentelijk grondgebied;
 - de uitvoering van het tram- en het busplan van de MIVB met de creatie van een volledig op eigen bedding of in een tunnel rijdende hoogwaardige tramlijn tussen het centrum van Ukkel en de Vijfhoek;
 - maatregelen ter verbetering van de reissnelheid van de trams en de bussen in verschillende zones van de gemeente, in het bijzonder langs de Waterlooosesteenweg;
 - meerdere uitbreidingen van het net, vooral in de Vrone Rode/Prins van Oranje wijk;
 - de aanleg van een nieuwe buslijn tussen Vorst, Ukkel en de ULB;
 - op langere termijn, de verlenging van de metro naar Ukkel.
- **voorzieningen en uitrustingen om het fietsen en het lopen aan te moedigen** voor dagelijkse verplaatsingen (vooral naar de scholen) en voor de vrijetijdsactiviteiten:
 - de aanleg van een dicht net van gewestelijke fietsroutes, aangevuld met gemeentelijke fietsroutes;
 - de realisatie van de groene wandeling en de groene wegen;
 - de creatie van nieuwe fietspaden en de veralgemening van voorzieningen om het comfort en de veiligheid van de fietsers aan de kruispunten te verbeteren;
- de specialisatie van het wegennet, namelijk:
 - de beperking van het autoverkeer door o.a. de creatie van een gunstige omgeving voor de zachte verplaatsingen;
 - de **beperking van de verkeerssnelheid en –druk in de woonwijken** door de vermeerdering van het aantal zones 30 op het gehele gemeentelijke

grondgebied behalve langs de uitdrukkelijk op 50 km/u gehandhaafde wegen, en de uitvoering van aangepaste verkeersplannen op plaatselijk niveau;

- o de **verbetering van de verkeersstroom langs de grote assen en van de veiligheid van alle categorieën gebruikers** dankzij aangepaste aanleg van de kruispunten, maatregelen ter verbetering van de reissnelheid en ter wijziging van de voorrangregels...
- de uitvoering van **parkeerplannen ter bevordering van het parkeren van de bewoners en van de parkeerwisseling in de handelskernen**;
- **sensibiliserings- en educatiesacties** om de kennis van de Ukkelse bevolking en/of van de mensen die in Ukkel werken of op school gaan inzake mobiliteitskwesties te verbeteren, om het maatschappelijk middenveld bij deze problematiek te betrekken en om zo bij te dragen tot de evolutie van de mentaliteiten inzake duurzame mobiliteit;
- **organisatiemaatregelen** ter bevordering van de uitwisseling van informatie tussen de verschillende betrokkene instanties inzake mobiliteitsbeleid in Ukkel (gemeente, gewest, naburige gemeenten, openbaar vervoer exploitanten) en ter verbetering van de doeltreffendheid van de maatregelen ter bevordering van de duurzame mobiliteit.

2.2. Uitvoering van het scenario voor duurzame mobiliteit: een evolutief scenario

Het scenario voor duurzame mobiliteit is een **evolutief scenario** waarvan de uitvoering nu reeds is begonnen en dat voor het jaar 2020 volledig operationeel zal zijn.

De uitvoering van maatregelen die geen belangrijke investeringswerken vereisen en die alleen tot de bevoegdheid van de Gemeente behoren, kan vanaf nu beginnen. Andere in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan geïntegreerde maatregelen moeten echter op middellange of op langere termijn overwogen worden:

- o deze die de samenwerking van buitengemeentelijke organen vereisen (Gewest, uitbaters, buurgemeenten, enz...);
- o en/of deze die belangrijke investeringen of uitbatingkosten vergen en waarvoor voorafgaande technische en budgettaire uitvoerbaarheidsstudies noodzakelijk zijn, zoals de uitbreiding van de metro naar Ukkel of de creatie van nieuwe openbare vervoersbedieningen.

Voor deze maatregelen formaliseert het Gemeentelijk Mobiliteitsplan de vragen van de gemeente aan de buitengemeentelijke organen. De Gemeente zal moeten waken over:

- pro-actieve stappen bij de hogere overheid en de uitbaters om de verwezenlijking van de door de gemeente gewenste maatregelen te bevorderen;
- een harmonieuze samenwerking met het Gewest, de uitbaters en de buurgemeenten voor de follow-up en de verwezenlijking van de overeenkomende dossiers.

Het jaar 2012 werd als sleuteljaar gekozen voor de uitvoering van het scenario voor duurzame mobiliteit: het is enerzijds de door de NMBS voorziene datum voor de indienstelling van het volledige GEN en anderzijds, gaat het om de afloop van de volgende gemeentelijke legislatuur.

Voor deze datum, zal de gemeente de meeste tot haar bevoegdheid behorende maatregelen vervat in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan hebben uitgevoerd – in het bijzonder, de uitbreiding van de zones 30 tot het gehele gemeentelijke grondgebied (behalve de uitdrukkelijk gehandhaafde 50 km/u grote assen), de matiging van het verkeer in de woonwijken, de realisatie van parkeerplannen en gemeentelijke fietsroutes, en de verbetering van de toegankelijkheid van de GEN-stations voor zwakke weggebruikers. Deze maatregelen komen overeen met het « tussenscenario », voorgesteld in het verslag van fase 2.

De door de gemeente na het jaar 2012 genomen maatregelen zullen toelaten **de matiging van het verkeer in Ukkel voort te zetten** in functie van de gerealiseerde vooruitgang in het kader van de uitvoering van het Iris-plan en van de geconcretiseerde nieuwe openbare vervoersinfrastructuur.

3. HET VERKEERSPLAN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN

3.1. Inleiding

Het verkeersplan omvat alle weerhouden acties voor alle vervoerswijzen (lopen, fiets, openbaar vervoer en individuele auto), en de ruimtelijke lokalisering ervan.

Dit plan integreert de verschillende denkpistes op een multimodale en transversale wijze, bij voorbeeld,

- een prioriteitsorde was soms noodzakelijk wegens strijdige behoeften van de verschillende categorieën gebruikers. Bij voorbeeld: de creatie van een busbaan gebruikt ruimte ten nadele van andere mogelijke bestemmingen (rijstrook, parkeerplaatsen, verbreding van voetpaden, enz...);
- in tegenstelling tot wat voorafgaat, maakt de bevordering van de eenrichtingswegen om het verkeer te matigen ruimte vrij om de voetpaden te verbreden, nieuwe fietspaden te creëren en eventueel het aanbod aan parkeerplaatsen te verplaatsen of te vermeerderen in de wijken met structurele moeilijkheden terzake;
- maatregelen ter matiging van het verkeer in de woonwijken hebben tot gevolg het doorgaand verkeer te doen verschuiven naar de grote assen die op bepaalde plaatsen al verzadigd zijn. Acties worden dan ook voorgesteld om het verkeer op de betrokken assen vlotter te maken zodat er bijkomend verkeer in goede omstandigheden mogelijk is;
- de uitvoering van het gewestelijk expressnet moet gepaard gaan met begeleidingsmaatregelen op plaatselijk niveau, en dit om de toegang tot de stations te voet en per fiets te verbeteren en de vraag naar parkeerplaatsen rond de stations te beheren rekening houdend met de behoeften van de omwonenden (parkeren van de bewoners) en van de gebruikers (park-and-ride) van het station;
- de voorgestelde gemeentelijke fietsroutes streven naar een verdichting van het net van gewestelijke fietsroutes en naar de opwaardering van de paden naast de wegen, de stille en de doodlopende straten rekening houdend met de continuïteit van de looproutes;
- ...

Ondanks het multimodale karakter van het verkeersplan werden de actieprincipes voor meer duidelijkheid in een eerste fase voor elke afzonderlijke vervoerswijze (§ 3.2) voorgesteld. Vervolgens (§ 3.3) worden deze actieprincipes transversaal aangepast aan de werkelijkheid van het terrein en voorgesteld in veertien « zones » die het hele gemeentelijk grondgebied dekken.

3.2. Overzicht van de acties voor elke vervoerswijze

3.2.1. De voorzieningen voor de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit

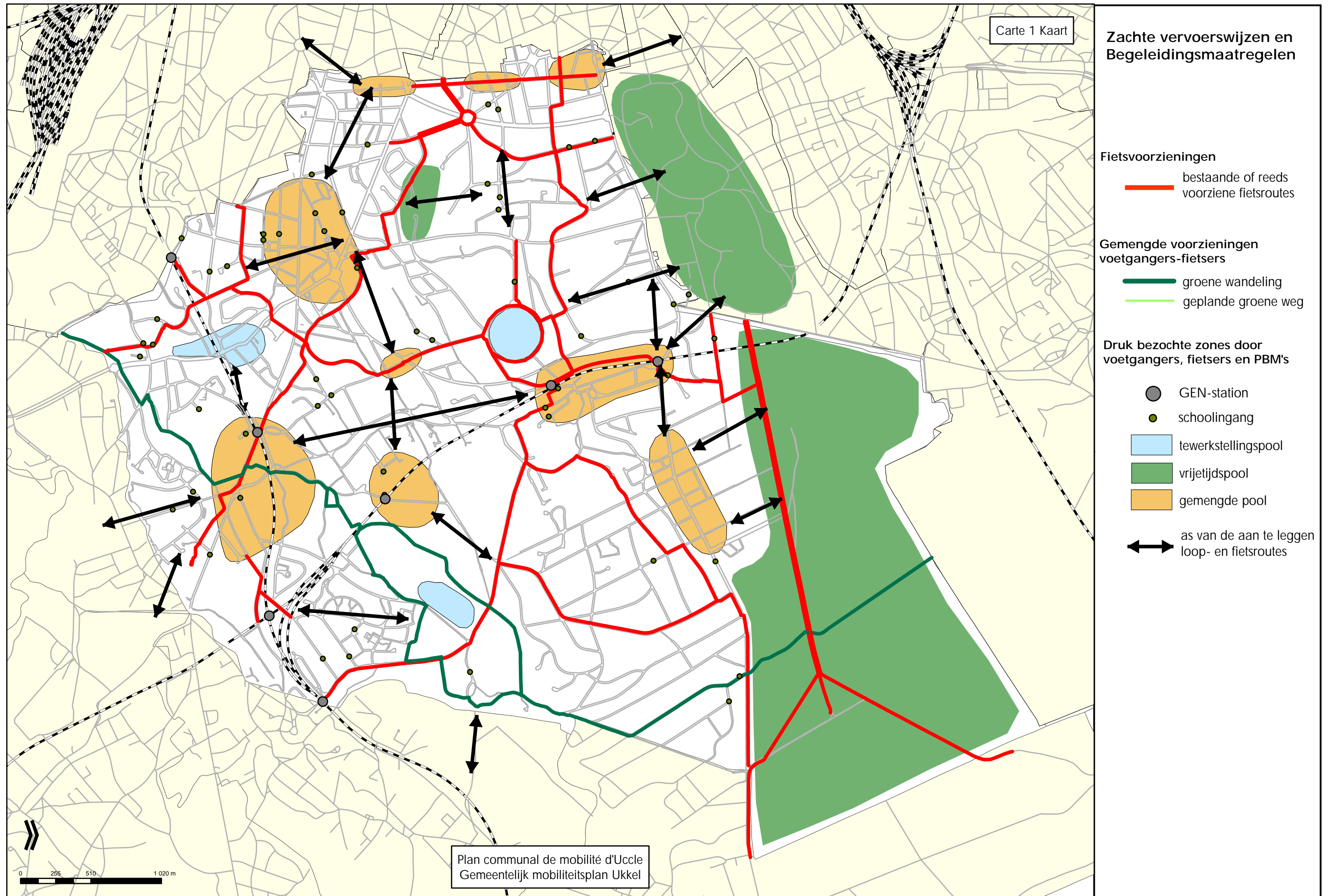
Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan volgt het algemene principe van de **billijkere herverdeling van de openbare ruimte ten voordele van de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit**.

De toepassing van dit principe is o.a. gebaseerd op de aanleg van zones 30 in de meeste door de Gemeente beheerde wegen en op de uitvoering van plaatselijke verkeersplannen binnen deze zones.

De beperking van de snelheid en van de verkeersdruk in de betrokken straten zal op zichzelf al het lopen en het fietsen aanmoedigen. Dit zal versterkt worden door:

- o een aantal infrastructurele acties op plaatselijk niveau, in het kader van de aanleg van de zones 30: voetpad-“oren”, beveiliging van de zebrapaden...
- o de uitvoering van een signalisatieplan in de handelskernen en Ukkelse uitrustingen (zie fiche A1);
- o een dicht en coherent net van loop- en fietsroutes naar de Ukkelse scholen en uitrustingen: groene wandeling, groene wegen, het groene snoer, gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes (zie fiche A5).

Zie kaart 1: Zachte vervoerswijzen



3.2.2. *Het openbaar vervoer*

De uitvoering van het luik « openbaar vervoer » van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is gebaseerd op de hierna vermelde acties die vervolgens in de tekst gedetailleerd zullen worden.

De nadruk moet gelegd worden op het feit dat de organisatie van het openbaar vervoer niet tot de bevoegdheid van de gemeente behoort; de hierna voorgestelde maatregelen mogen dan ook vaak niet door de gemeente zelf uitgevoerd worden.

Het werd echter nodig geacht deze maatregelen in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ukkel te integreren zonder dat de realisatie ervan afhankelijk is van deze van de tot de bevoegdheid van de gemeente behorende maatregelen.

De Gemeente:






- **uit dan ook haar verwachtingen** terzake ten opzichte van het Gewest en de uitbaters (MIVB, NMBS, TEC en De Lijn);
- **stelt zich voor als een sleutelorgaan** voor de bevordering en de realisatie van deze maatregelen;
- **en verbindt zich ertoe efficiënt samen te werken met de bij de uitvoering ervan betrokken partijen.**

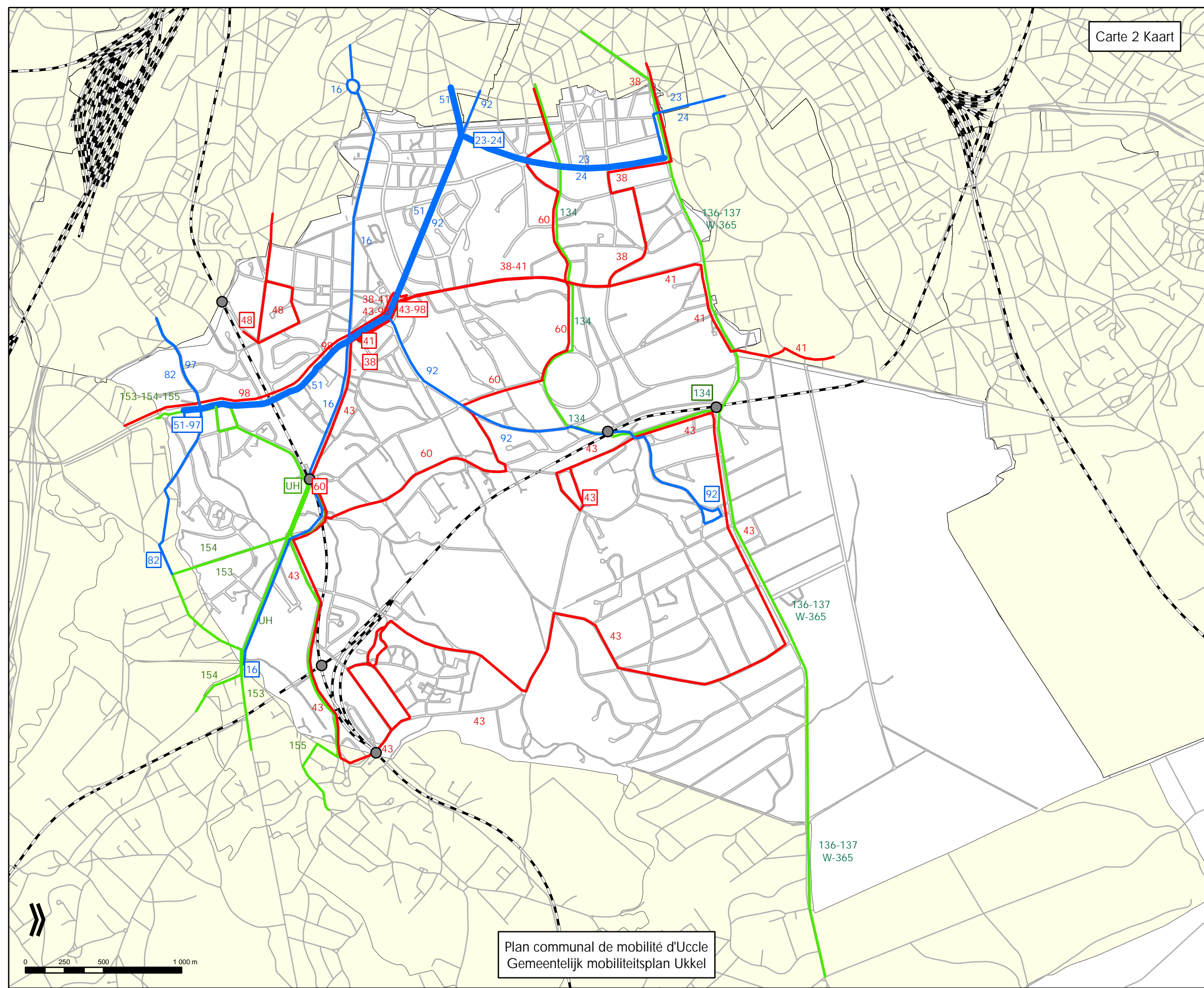
Zie kaart 2: Openbaar vervoer, tendensscenario

Zie kaart 3: Openbaar vervoer, tussenscenario (voor het jaar 2012)

Zie kaart 4: Openbaar vervoer, voluntaristisch scenario (voor het jaar 2020)

Openbaar vervoer Tendensscenario

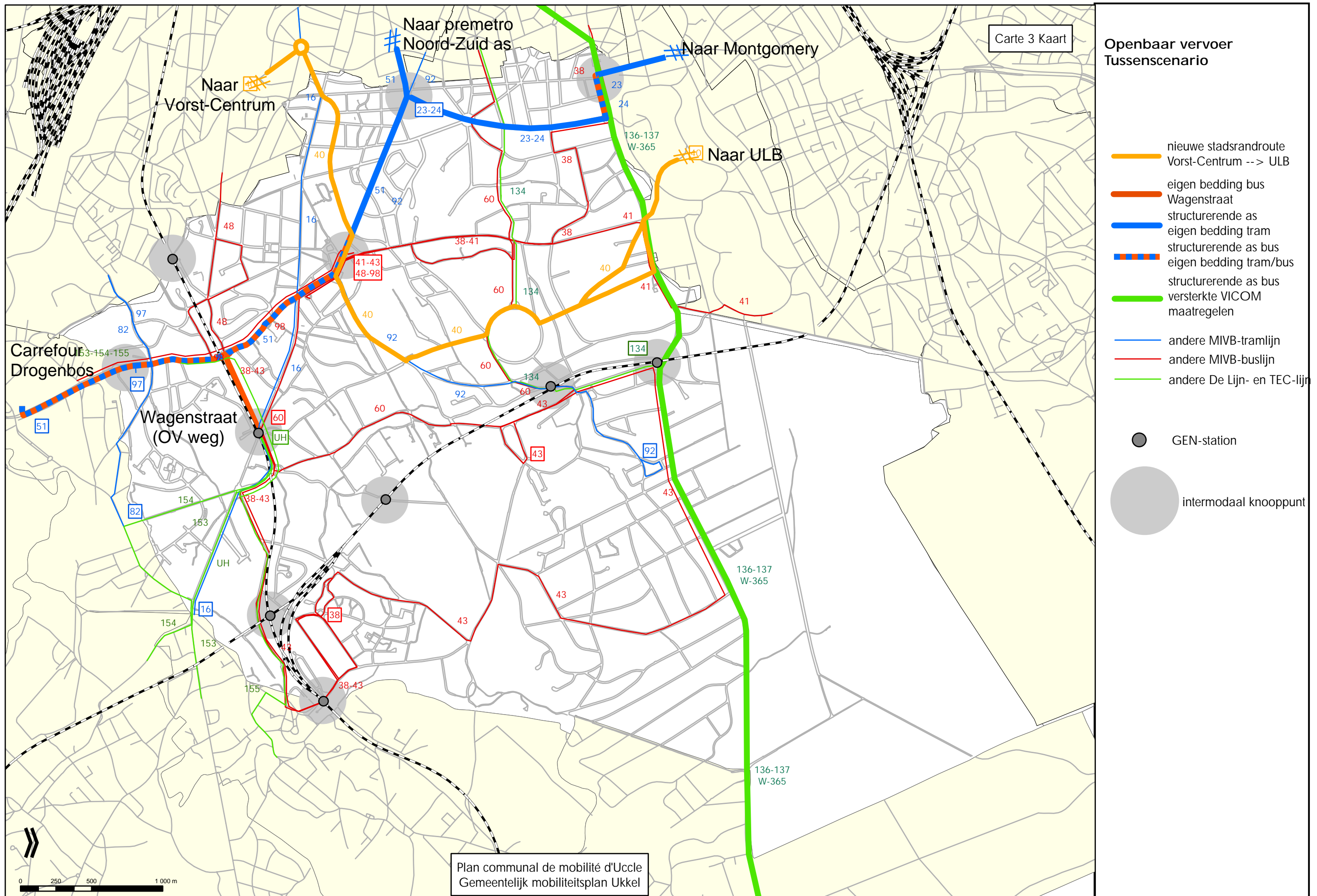
-  structurerende as tram in eigen bedding
-  MIVB-tram
-  MIVB-bus
-  De Lijn- en TECbussen
-  GEN-station

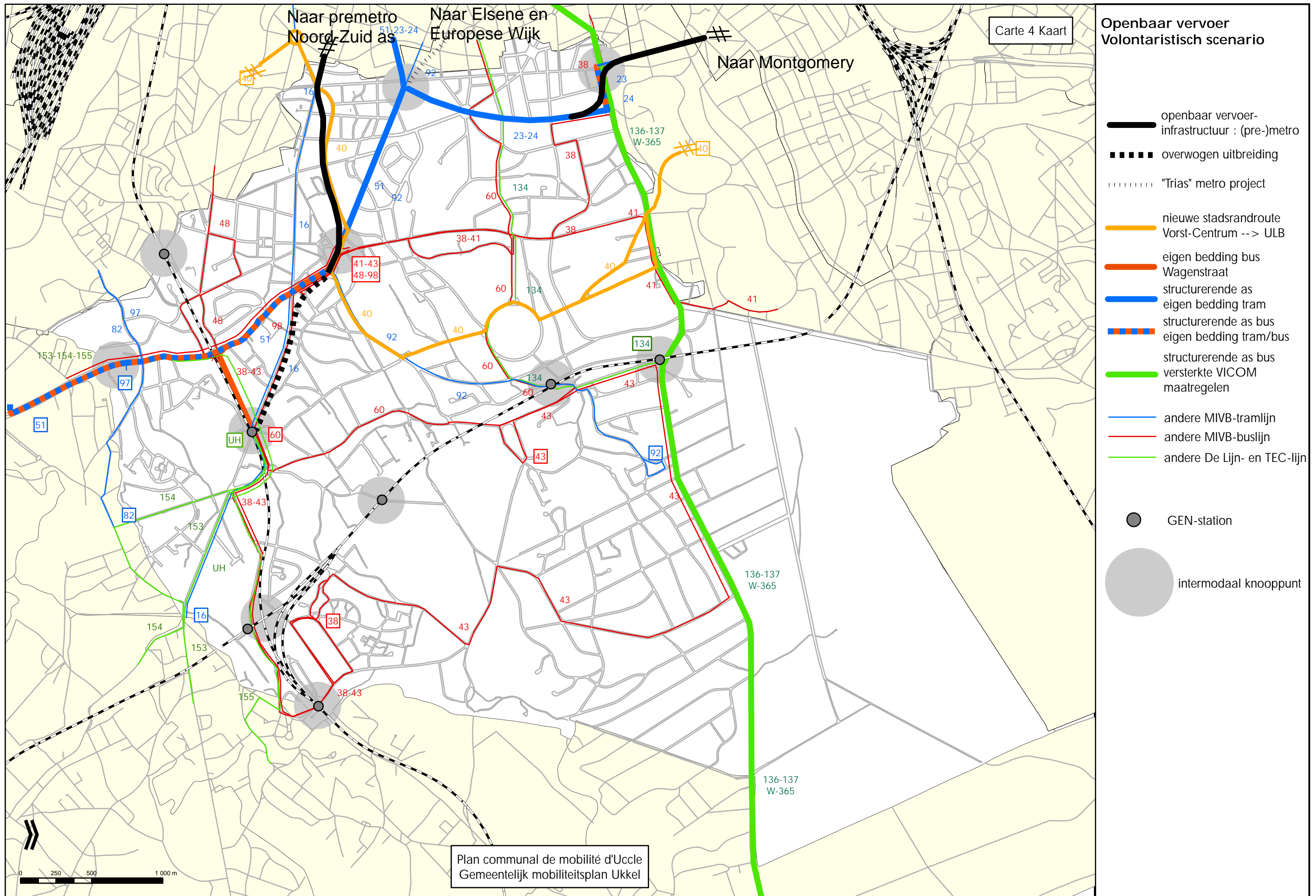


Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Uccle

Source: STIB, De Lijn et TEC
Bron: MIVB, De Lijn en TEC







3.2.2.1. Indienststelling van het gewestelijk expressnet

Het GEN-project voorziet een net van 9 lijnen naar het centrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarvan vier langs lijnen 26 en 124 de gemeente Ukkel doorkruisen.

Tegen 2012 (door de NMBS voorziene datum van indienststelling van het gehele net) zal Ukkel over zes GEN-stations beschikken:

- **Ukkel-Stalle, Ukkel-Calevoet** en **Linkebeek**, langs lijn 124 (Brussel – Waterloo – Nijvel);
- **Sint-Job**, langs lijn 26 (Halle – Brussel-Schumann – Vilvoorde);
- **Moensberg-Transit**, bestaande station langs lijn 26, dat een overstapstation met lijn 124 zal worden;
- Het nieuwe **Diesdellestation**, operationeel in december 2007.

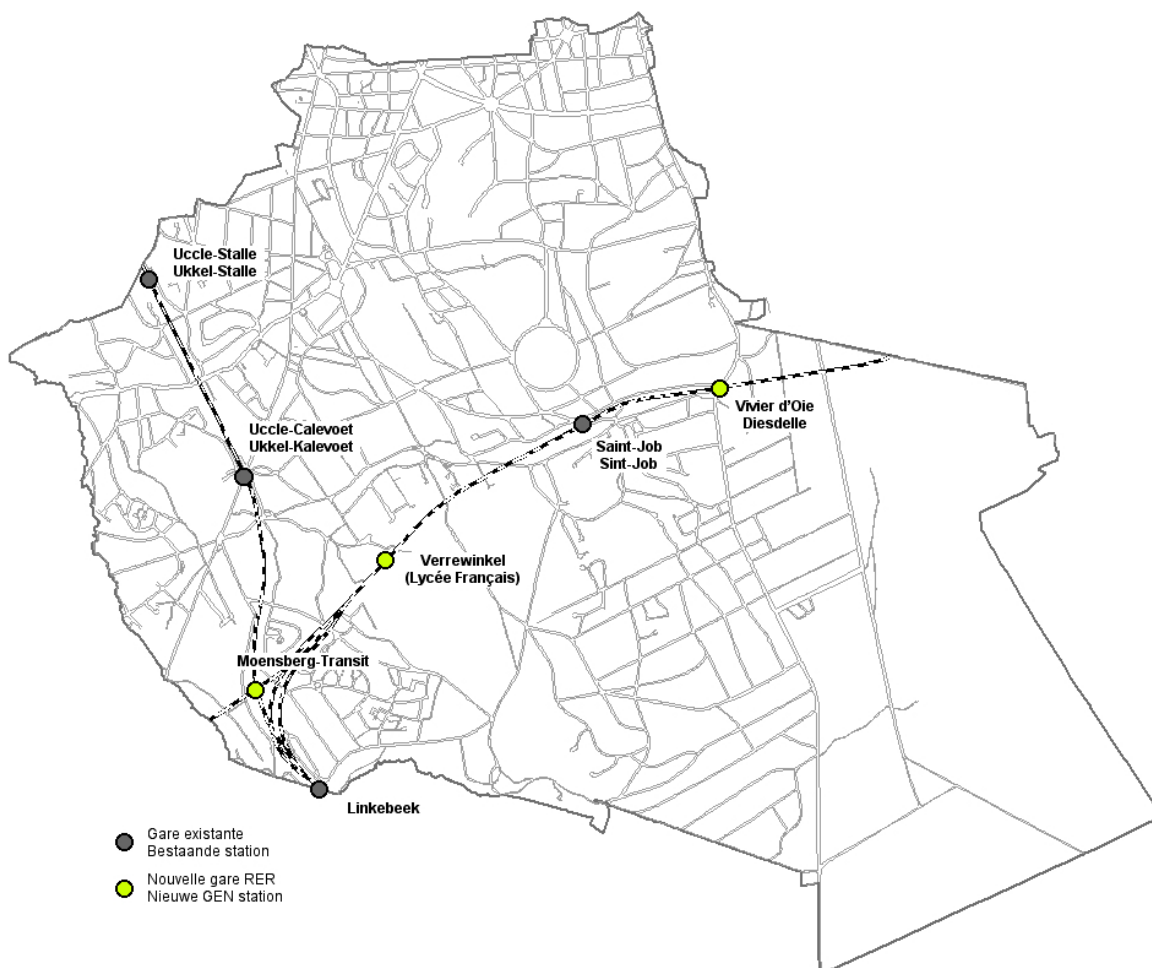
Dankzij deze stations zal het centrum van Brussel (Vijfhoek en Europese wijk) in recordtempo bereikbaar zijn: een tiental minuten tussen het Calevoet- en het Zuidstation en een twintigtal minuten tussen het station van Sint-Job en Brussel-Schumann. Tijdens de spitsuren zullen minstens vier treinen per uur in beide richtingen in elk van deze stations stoppen.

De indienststelling van het GEN als zodanig zal door de NMBS gerealiseerd worden maar de Gemeente zal toch de nodige maatregelen treffen om:

- **de toegankelijkheid van de stations voor de voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit** (zie fiche A2) te verbeteren;
- **de vraag naar parkeerplaatsen rond de stations goed te beheren**, rekening houdend met de behoeften van de omwonenden en van de gebruikers van het GEN (zie fiche B1 en B2).

De Gemeente formuleert overigens **de volgende bijkomende vragen** t.o.v. de NMBS en de MIVB:

- **de indienststelling vóór 2012 van een zevende station – Verrewinkel**, nabij het Franse Lyceum, zoals vermeld in het GewOP. De bouw van dit station is nog niet officieel besloten door de NMBS (zie fiche B2);
- **de verhoging van de frequenties op het GEN-net tijdens de daluren**, met de bedoeling minstens vier treinen per uur per richting in elk in Ukkel gevestigde station aan te bieden, en dit *de hele dag door* (zie fiche B10).
- **de bediening van het station van Sint-Job door MIVB-bus 60** om de overstap trein – bus te verbeteren (zie fiche B6).



3.2.2.2. Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid en andere infrastructuren voor het openbaar vervoer (tram en bus)

In het kader van de kwalitatieve verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer, sluit de Gemeente zich aan bij het streven van het Gewest om **de reissnelheid en de regelmaat van de in Ukkel rijdende trams en bussen te verbeteren.**

Dit wordt vertaald door een reeks **maatregelen om prioriteit te verlenen aan het openbaar vervoer** (zie fiche B4), in aanvulling van de maatregelen om het verkeer langs de grote assen vlotter te laten doorstromen (zie § 3.4).

De Gemeente zal overeenstemmende acties ondernemen op de door haar beheerde wegen, en zal actief met het Gewestelijk Bestuur samenwerken voor de uitvoering van de gepaste maatregelen op de gewestwegen.

Hoewel deze maatregelen betrekking hebben op alle door het openbaar vervoer gebruikte assen, zal bijzondere aandacht besteed worden aan **drie strategische assen in het kader van studies inzake verbetering van de reissnelheid, gecoördineerd door het Gewest** in nauwe samenwerking met de uitbaters en de Gemeente.

- o de hele Waterlooosesteenweg, gedefinieerd als « structurerende as bus », en waarvoor op korte termijn een oplossing gevonden zal worden voor het stuk tussen de Legrand- en de Churchillaan (zie fiche B4 en § 3.4);
- o de as Stalle – Brugmann, waarvoor maatregelen genomen zullen worden om de prioriteit en de regelmaat van de tram te garanderen in het kader van de indienstelling van de nieuwe lijn 51;
- o de as van de Alsebergsesteenweg, tussen het Calevoetstation en het kruispunt Coghen (studie inzake verbetering van de reissnelheid aan de gang).

De Gemeente is overigens voorstander van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer, voor de voetgangers en de fietsers tussen het Calevoetstation en de Stallestraat (zie fiche B5).

3.2.2.3. Verlenging van de metro

Ukkel wordt thans niet bediend door het metronet. Het voluntaristisch scenario, dat na de tweede fase door het College aangenomen werd, voorziet voor het jaar 2020:

- o de verlenging van de Noord-Zuidas tot het centrum van Ukkel (Marlowsquare of Dancoplein), met geprogrammeerde uitbreiding tot het Calevoetstation;
- o de aanleg naast de wegen van een nieuwe verbindingsinfrastructuur tussen de Churchill- en de Generaal Jacqueslaan voor de trams van de grote ringlanen.

Deze maatregelen werden opgenomen in het memorandum « MIVB 2020: Toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel », uitgewerkt in 2004 door de MIVB na een ruime raadpleging. Zie fiche B8.

3.2.2.4. Aanleg van de haltes

Naar het voorbeeld van de voorzieningen voor de GEN-stations, zal de gemeente de nodige voorzieningen verwezenlijken, in overleg met de bevoegde diensten van de MIVB en het B.U.V. **om de toegankelijkheid voor de voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit tot de openbare vervoershaltes te verbeteren, evenals de wachtomstandigheden aan deze haltes.**

Zie fiche B3.

3.2.2.5. Vermeerdering van het aanbod

De Gemeente integreert in haar Gemeentelijk Mobiliteitsplan **de uitvoering van het tram-en het busplan van de MIVB**, goedgekeurd in juli 2005 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (kaart 2).

Dit plan omvat diverse kwalitatieve en kwantitatieve verbeteringen van het aanbod aan openbaar vervoer in Ukkel:

- o de creatie van een nieuwe volkomen in eigen bedding en in tunnel rijdende hoogwaardige tram 51 tussen de Parking Stalle en het stadscentrum, met volgend tracé: Stallestraat, Brugmannlaan, Albertlaan, premetro Albert – Zuidstation – Noordstation;
- o een nieuwe busbediening in de Vrone Rode- en Prins van Oranjewijken.

- o Een efficiëntere doorkruising van het Ter Kamerenbos met bus 41 naar Watermaal-Bosvoorde;
- o Een nieuwe route voor bus 60, voortaan in rechtstreekse verbinding met de Europese wijk (Schumanplein);
- o De vermeerdering van de doorgangsfrequenties langs lijn 98 naar Anderlecht;
- o De uitbreiding van het tramnet naar Linkebeek, via de Alsebergsesteenweg.

Al deze wijzigingen zullen tegen 2008 door de MIVB verwezenlijkt worden.

Naast deze wijzigingen formuleert de Gemeente de volgende **bijkomende vragen** aan het Gewest en de MIVB:

- o enkele aanpassingen van het net voor de lijnen 38, 41, 48 en 60 om de doeltreffendheid en de aantrekkelijkheid ervan te verbeteren (zie fiche B6);
- o de vermeerdering van de doorgangsfrequenties van sommige lijnen om de voorschriften van het Iris-Plan te bereiken (zie fiche B10);
- o de creatie van een volkomen nieuwe bediening tussen Vorst, Ukkel en de ULB om de stadsrandverbindingen vanaf Ukkel te verbeteren (zie fiche B7);

De concretisering van deze maatregelen vergt middelen die nog niet gebudgetteerd werden. **De Gemeente vraagt dat deze uitbreidingen van de netten onderzocht worden in 2007 bij de volgende herziening van het Beheerscontract** tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die momenteel wordt voorbereid voor de periode 2006-2010.

3.2.2.6. Organisatiemaatregelen

In aanvulling van de infrastructurele maatregelen en van de voornoemde aanpassingen van het aanbod, zal de Gemeente **alle organisatiemaatregelen actief steunen die het openbaar vervoer in Ukkel en zijn aantrekkelijkheid bij de gebruikers kunnen verbeteren:**

- o verbetering van de tariefintegratie tussen alle uitbaters, in het bijzonder, de uitbreiding van de geldigheidszone van het «Jump»-kaartje tot alle haltes langs de Waterlooosesteenweg tot de Kleine Hut en het NMBS-station van Linkebeek. Zie fiche B11;
- o harmonisering van het aanbod langs door verschillende uitbaters bediende assen: Waterlooosesteenweg (TEC et De Lijn), Houzeau– Edith Cavell-as (MIVB en De Lijn). Zie fiche B9;
- o verbetering van de uitwisseling van gegevens tussen de Gemeente, het B.U.V. en de uitbaters. Zie fiche E2.

3.2.3. De zones 30

Het verkeersplan berust op de volgende grote principes:

- indeling van de wegen volgens een toegelaten snelheidsregime (50 km/u of 30 km/u) en hun functie (hoofdweg/interwijken, plaatselijke verbindingsweg of plaatselijke bediening);
- vermeerdering van het aantal zones 30.

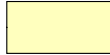


De toepassing van deze principes zal tot een beperking van het autoverkeer leiden, o.a. dankzij de creatie van een gunstige omgeving voor de zachte verplaatsingen.

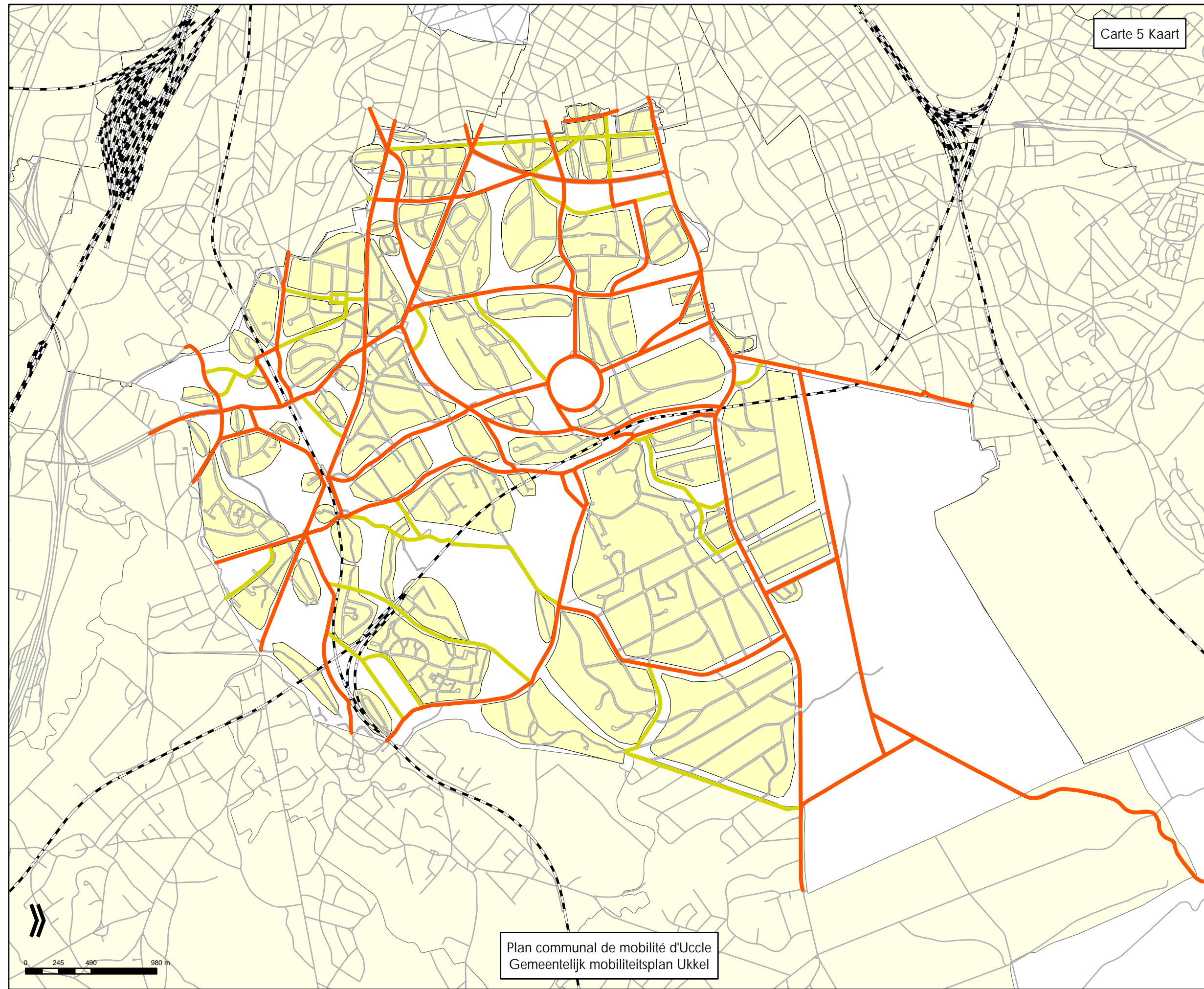
Zie kaart 5: Zones 30 mogelijk in het tussenscenario (tegen 2012)

Zie kaart 6: Zones 30 mogelijk in het voluntaristische scenario (tegen 2020).

Carte 5 Kaart

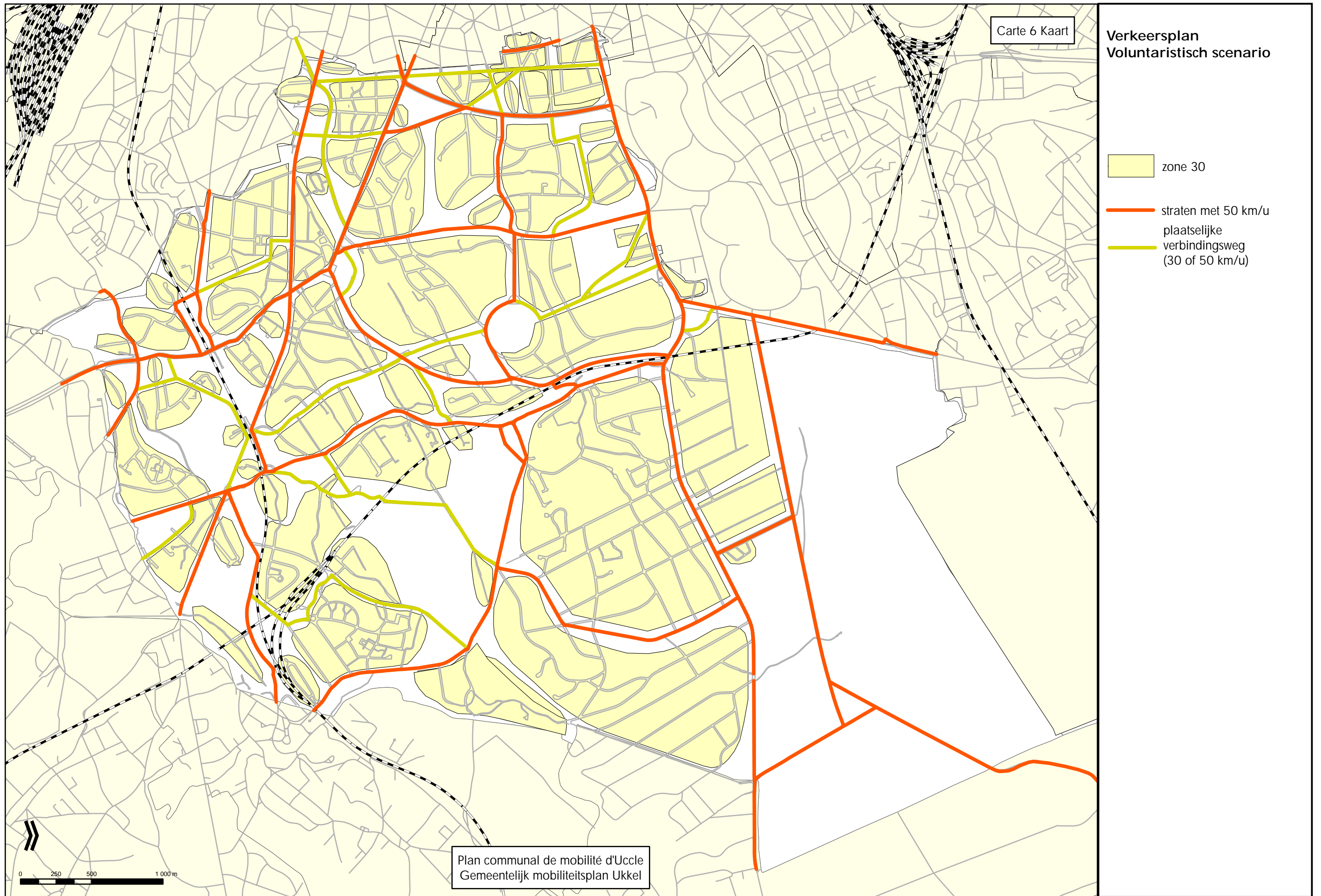
Verkeersplan Tussenscenario

-  zone 30
-  straten met 50 km/u
-  plaatselijke
verbindingsweg
(30 of 50 km/u)



Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel





3.2.3.1. Lokalisatie van de zones 30

Tegen 2012, zullen de hierna vermelde wegen op 50 km/u behouden worden (zie kaart 5):

- o Steenwegen: Alsebergse, Drogenbos, Ter Hulpen, Neerstalle, Sint-Job en Waterloo;
- o Dreven: Lorraine, Sint-Hubertus, Stoeterij;
- o Lanen: Brugmann, Churchill, Ring, Coghen, De Fré, Florida, Gazelle, Sterrewacht, Mercurius, Godshuizen, Dolez, Prins de Lijn, Prins van Oranje, Groene Jager, Houzeau, Jean en Pierre Carsoel, Zij-, Messidor, Molière, Montjoie (tussen de Ernest Gossartstraat en de Floridalaan), Van Bever, Van Goitsenhoven, Wolvendael;
- o Dieweg;
- o Straten: Diepe, Ster, Stalle, Verlengde Stalle, de Wansijn, Noordkrieken, Vergeet-Mij-Nietjes, Horzel, Gouden Kasteel, Merlo (tussen de Gatti de Gamond- en de Roetaertstraat), Roetaert, Edith Cavell, Egide Van Ophem, Engeland (tussen de Gazelle- en de Godshuizenstraat), Engeland (tussen Dieweg en Sint-Jobsesteenweg), Ernest Gossart, Gatti de Gamond.

Deze assen zijn hoofd- en interwijkenwegen zoals gedefinieerd in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, aangevuld door andere feitelijke interwijkenwegen en de voornaamste assen van het plaatselijke net, die door het openbaar vervoer gebruikt worden. Ze bakenen de « zones » af die als zone 30 aangelegd zullen worden.

Alle wegen die niet opgenomen zijn in de lijst hierboven kunnen worden omgevormd tot zone 30.

Niettemin, de grootste zones zullen echter doorkruist worden door *plaatselijke verbindingswegen* (in het geel op kaart 5), waarop de snelheid van 30 km/u of 50 km/u gelden maar waar de voorzieningen een plaatselijke functie hebben (bepaalde doorgaande verkeersdruk getolereerd).

Tegen 2020, zullen sommige op 50 km/u gedefinieerde wegen als *plaatselijke verbindingswegen met 30 km/u* herzien worden en het aantal als zone 30 ingerichte straten zal aanzienlijk hoger zijn in verhouding tot de in 2012 voorziene toestand. Zo zullen de zones 30 groter worden.

Alleen de hierna vermelde wegen zullen op 50 km/u behouden worden (kaart 6):

- o Steenwegen: Alsebergse (tussen de Drogenbosse- en de Linkebeeksesteenweg), Alseberg (tussen Dieweg en Vorst), Drogenbos, Ter Hulpen, Neerstalle, Sint-Job, Waterloo;
- o Lanen: Brugmann, Churchill, Ring (tussen de Mercurius- en de Houzeaulaan), De Fré, Mercurius, Godshuizen, Dolez, Prins de Lijn, Prins van Oranje, Houzeau, Jean en Pierre Carsoel, Zij-, Van Bever, Wolvendael;
- o Dreven: Lorraine, Sint-Hubertus, Stoeterij;

- Straten: Ster, Stalle, Verlengde Stalle, Wansijn, Horzel, Gouden Kasteel, Merlo (tussen de Gatti de Gamond- en de Roetaertstraat), Roetaert, Edith Cavell, Engeland (tussen de Dieweg en de Sint-Jobsesteenweg), Gatti de Gamond.

3.2.3.2. Aanlegprincipes voor de plaatselijke verbindingswegen

De *plaatselijke verbindingswegen* zijn volwaardige zones 30 maar omwille van hun lokalisatie wordt er een bepaald niveau doorgaand verkeer getolereerd en de voorzieningen streven dan ook vooral **naar een vermindering van de snelheid van de automobilisten**.

De daarvoor getroffen maatregelen zijn:

- de versmalling van de rijbaan en als compensatie de verbreding van de voetpaden of de aanleg van een fietssuggestiestrook of een fietspad;
- de onderbreking van de lineariteit van de rijbaan, hetzij door afwisselende parkeerplaatsen, hetzij door aangepast stadsmeubilair (bomen, bloembakken...);
- de creatie van voetpad-«oren» aan de kruispunten;
- visuele voorzieningen om de indruk van breedte en van lineariteit van de weg te breken: afwisseling van de gebruikte materialen aan de kruispunten, plaatselijke versmallingen, voorzieningen om het verkeer te kanaliseren...
- verhoogde plateaus.



Voorziening om de wegbreedte plaatselijk te beperken (Vandraeylaan)



Afwisselende parkeerplaatsen (Henri Van Zuylenstraat)

De creatie van nieuwe verhoogde plateaus zal voor zover mogelijk in laatste instantie overwogen worden. De ervaring toont inderdaad dat deze snelheidsbeperkende voorzieningen minder efficiënt zijn dan andere soorten voorzieningen (de automobilisten hebben de neiging op het laatste ogenblik te remmen) en ze veroorzaken bovendien geluidshinder voor de omwonenden (rem- en trillingsgeluid).

De toch geplaatste nieuwe verhoogde voorzieningen zullen zo ontworpen worden dat ze de fietsers niet hinderen. De fietsers kunnen gemakkelijk erop of eromheen rijden. De voorzieningen van het type 'rijbaankussen' beantwoorden bijvoorbeeld aan deze vereiste.



Voorziening van het type 'rijbaankussen'. Bron: Code de bonne pratique des aménagements cyclables", MET 2000 (Franstalig handboek voor aanleg fietsvoorzieningen)

Op dezelfde wijze zullen de voorzieningen om het verkeer te kanaliseren door de fietsers zonder hinder noch gevaar gebruikt kunnen worden.



Toegang voor de fietsers tot de UMH van de Lindenlaan

3.2.3.3. Aanlegprincipes voor de zones 30

De als zone 30 ingerichte zones behelzen **twee doelstellingen: de beperking van de snelheid en de sterke vermindering van het doorgaand verkeer.**

De voorzieningen hierna sluiten dan ook aan bij de voornoemde snelheidsbeperkende voorzieningen:

- de aanleg van « sassen » aan de ingang van de zones 30;
- de beperking, voor zover mogelijk, van het aantal toegangen en uitgangen van de zone 30;
- verkeersplannen eigen aan de zone 30 waarmee eenrichtingsstraten ingesteld worden zodat doorgaand verkeer onmogelijk wordt;
- wanneer deze voorzieningen onvoldoende en/of niet uitvoerbaar zijn wegens de plaatselijke plaatsgesteldheid: van alle straten van de zone wegen voor plaatselijk verkeer maken.



Aanleg van een sas aan de ingang van de zone 30 'René Gobert' – januari 2006



Toegang tot de zone 30 'Colonel Chaltin – Gramus – Waterkasteel'

In het kader van de uitvoering van de verkeersplannen op plaatselijk niveau, zal de toepassing van het eenrichtingssysteem in sommige straten of stukken straten de gelegenheid bieden om **de openbare ruimte billijker te herverdelen tussen de verschillende categorieën gebruikers**. Dit moet gepaard gaan met een versmalling van de rijbaan om de automobilisten ervan te weerhouden sneller te rijden. De zo gerecupereerde ruimte kan benut worden in functie van de plaats om:

- o de voetpaden te verbreden;
- o fietsroutes te creëren of te verbeteren (nieuwe BEV's en/of fietspaden);
- o het aanbod aan parkeerplaatsen te verplaatsen of te vermeerderen, in voorkomend geval, in de wijken met structurele parkeermoeilijkheden.

De smalle straten in de dicht verstedelijkte wijken waar er geen voldoende ruimte is om voetpaden van 1,5 meter aan te leggen zullen op termijn als “woonstraten” ingericht worden. Dit soort voorzieningen maakt geen uitdrukkelijk onderscheid tussen de rijbaan en de voetpaden; de voetgangers kunnen integendeel de hele breedte van de openbare weg gebruiken.

3.2.4. De structurende assen

De structurende assen komen overeen met de op 50 km/u behouden assen, waarvan de lijst in § 3.2.3. voorkomt.

Samen met de aanleg van de zones 30, zullen maatregelen getroffen worden om de werking van de structurende assen te verbeteren, met het oog op de volgende doelstellingen:

- **Ontmoediging van het doorgaand verkeer** in de woonwijken;
- **Een optimale doorstroming van het openbaar vervoer** daar waar geen beschermde bedding bestaat;
- Verbetering van **de verkeersveiligheid** voor alle gebruikers

Deze maatregelen worden gebaseerd op de volgende acties.

3.2.4.1. Voorrangswegen

De volgende assen worden als voorrangswegen gedefinieerd, de voorrang van rechts is er niet van toepassing:

- Steenwegen: op Alseberg (tussen de Drogenbosse- en de Linkebeeksesteenweg), Alseberg (tussen de Dieweg en Vorst), Drogenbos, Ter Hulpen, Neerstalle, Sint-Job, Waterloo;
- Lanen: Brugmann, Churchill, De Fré, Prins de Lijn, Van Bever;
- Dreven: de Lorraine, Sint-Hubertus, Stoeterij;
- Straten: Ster, Stalle, Verlengde Stalle, Gouden Kasteel.

In verhouding tot het huidige verkeersplan wordt de voorrang van rechts afgeschaft langs de De Frélaan, de Sint-Jobsesteenweg, de Prins de Lijnlaan, de Neerstallesteenweg en de Sterstraat.



3.2.4.2. Wijzigingen aan de kruispunten

Zie kaart 7: Wijzigingen aan de kruispunten



Plaatselijke wijzigingen zullen aan de kruispunten op de kaart 7 aangebracht worden. Deze interventies en in het bijzonder deze die de Steenweg op Sint-Job aanbelangen moeten geconcretiseerd worden vooraleer deze omgevormd wordt tot prioritaire as.

Ze bestaan in de verbetering van de verkeersveiligheid, de verkeersstroom en/of de reissnelheid van het openbaar vervoer, dankzij de volgende maatregelen:

- o beveiliging van de zebrapaden;
- o optimalisatie van de fasering van de verkeerslichten om het verkeer langs de grote assen te bevorderen;

- aanleg indien nodig van voorsorteerstroken aan de kruispunten om het naar-links-afdraaien te beveiligen en files stroomopwaarts te vermijden;
- plaatsing daar waar mogelijk van uitrustingen die systematisch de doorstroming en de regelmaat van het openbaar vervoer bevorderen: busstrook, prioritaire groene fase aan de kruispunten met verkeerslichten, preventieve evacuatie van een kruispunt bij het naderen van een tram of een bus, enz...



Verkeersplan Bijkomende maatregelen

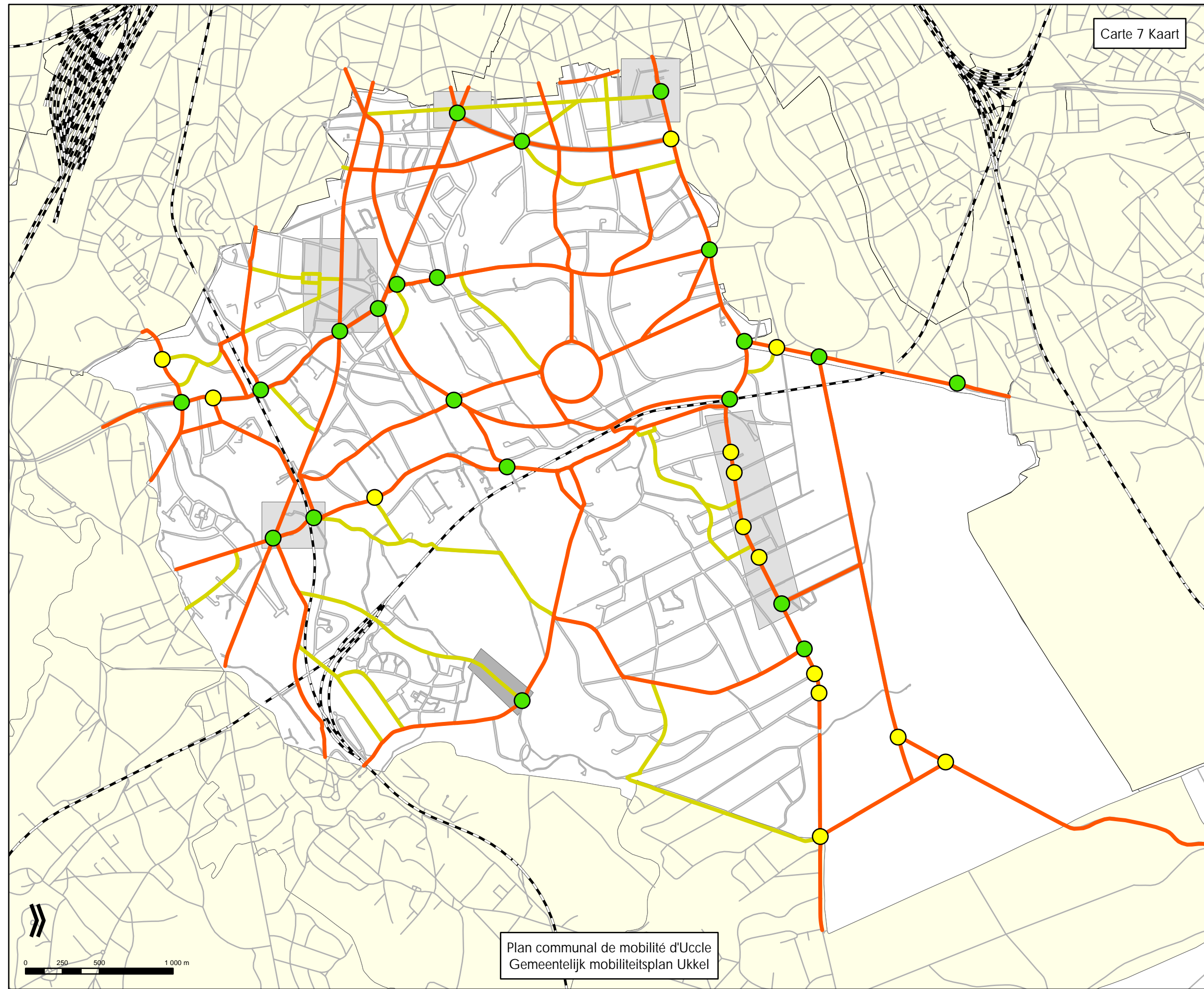
-  straat met 50 km/u
-  plaatselijke verbindingsweg (30 of 50 km/u)

Wijzigingen aan de kruispunten

-  beveiliging
-  verbetering van de verkeersstromen / VICOM

Prioritaire actieperimeter

-  verfraaiing en betere verdeling van de ruimte
-  aanpassing van de wegbreedte aan zijn functie



Plan communal de mobilité d'Uccle
Gemeentelijk mobiliteitsplan Ukkel



3.2.5. Verbinding van de woonzones met de structurerende assen

In functie van de plaatsgesteldheid zal het aantal verbindingen tussen de in zone 30 aangelegde woonzones en de structurerende assen voor zover mogelijk beperkt zijn.

Dat principe heeft tot dubbel doel bij te dragen tot de vermindering van het doorgaand verkeer in de zones 30 (afschaffing van de kortere voorrangswegen doorheen de woonwijken) en tot een betere verkeersstroom langs de structurerende assen (vermindering van het aantal geschilpunten). Ze zullen geconcretiseerd worden door de creatie (of de wijziging) van de eenrichtingswegen naar de woonwijken.

Om dezelfde redenen, zal het « afdraaien-naar-links » vanaf de grote assen naar de woonzones verboden zijn (verticale signalisatie en/of plaatsing van een middenberm ter hoogte van het kruispunt) indien er een alternatieve route bestaat op een korte afstand.

3.2.5.1. Verbetering van de verkeersveiligheid

Bijkomende maatregelen zullen genomen worden langs de structurerende assen om te vermijden dat de uitvoering van de hoger vermelde actieprincipes niet leiden tot een verhoging van de snelheid van de automobilisten en tot een groter gevaar voor de zwakke gebruikers. Ze bestaan in:

- o de systematische aanleg van voetpaden die een vrije breedte van minstens 1,5 meter en het veilige oversteken van de voetgangers waarborgen;
- o infrastructurele maatregelen om het strikt naleven van de snelheidsbeperking tot 50 km/u te garanderen (versmalling van de rijbaan, gebroken lineariteit, visuele voorzieningen... – zie § 3.2.3.2);
- o een grotere controle en repressie van de verkeersovertredingen, indien nodig via de plaatsing van automatische radars op de geschikte plaatsen.

3.2.6. Het parkeerplan

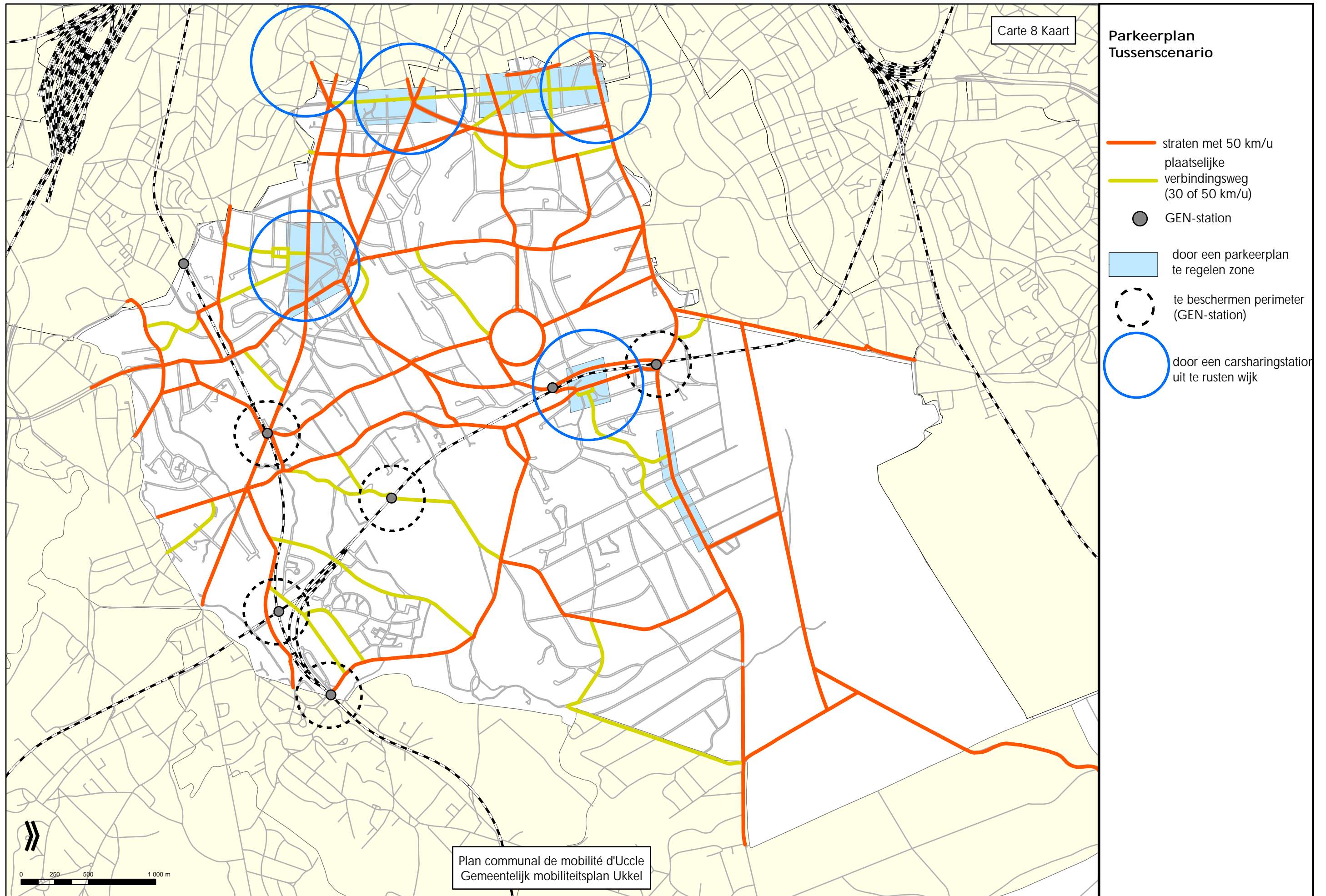
Zie kaart 8: Het parkeerplan in het tussenscenario (tegen 2012)

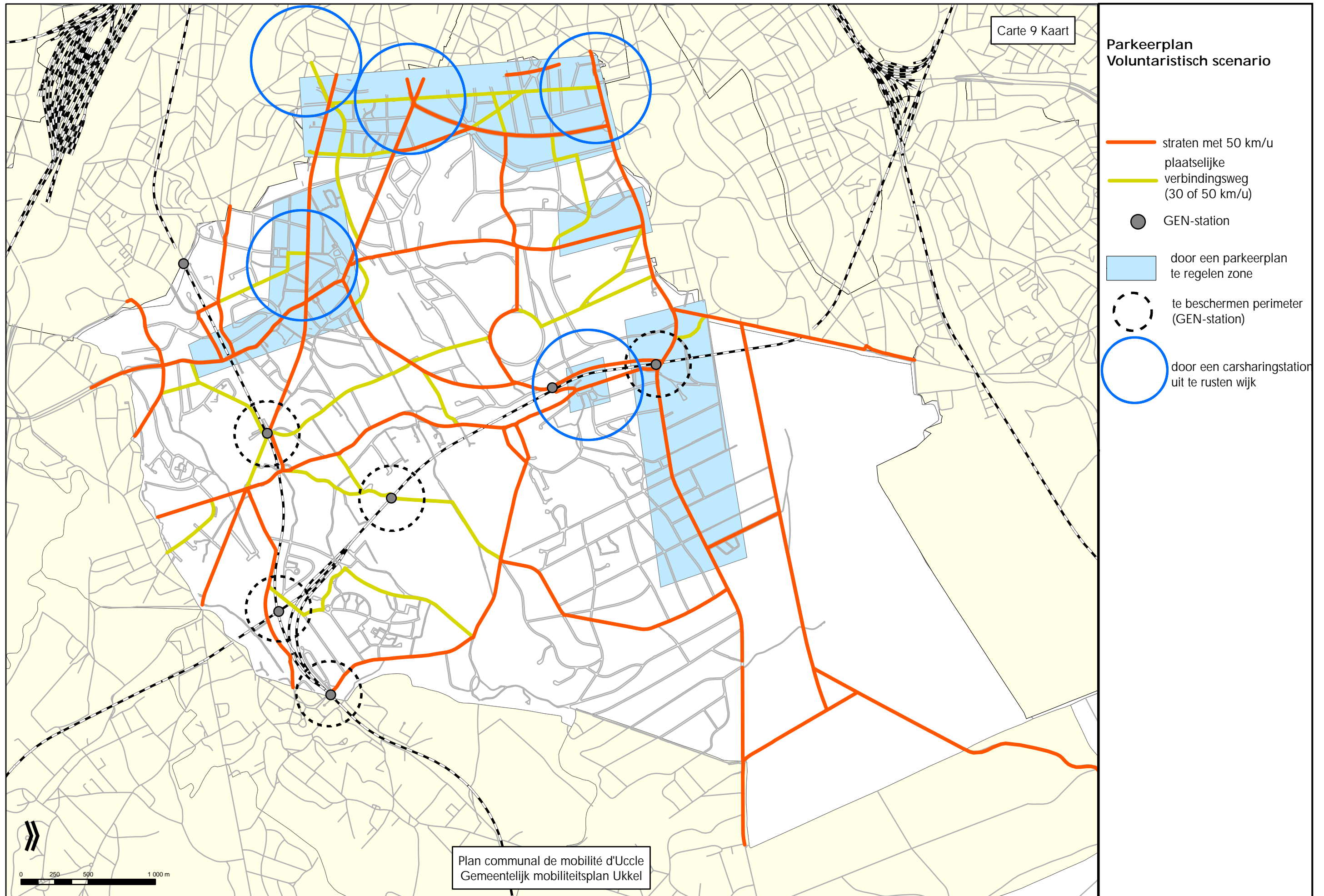
Zie kaart 9: Het parkeerplan in het voluntaristische scenario (tegen 2020)

Het parkeerplan heeft tot doel het bevorderen van het woonparkeren en van de wisseling van de parkeerplaatsen in de zones met meerdere functies waar een structureel onevenwicht bestaat tussen vraag en aanbod: woonwijk, handelskern, administratieve zone en/of intermodale knoop (toekomstige GEN-station).

De door een parkeerplan te regelen zones komen op de hierna volgende kaarten 8 en 9 voor, respectievelijk tegen 2012 en 2020, en worden op fiche C1 gedetailleerd.

Het Parkeerplan voorziet overigens de aanleg van car-sharingstations (verdeelde auto's) in diverse wijken van de gemeente (fiche C2).





3.3. Plaatselijk verkeersplan

De plaatselijke verkeersplannen concretiseren de in vorig hoofdstuk uitgelegde actieprincipes. Ze worden aangevuld door de voorstellen inzake aanleg van kruispunten, gedetailleerd in § 3.4.

De hierna volgende kaarten duiden respectievelijk aan:

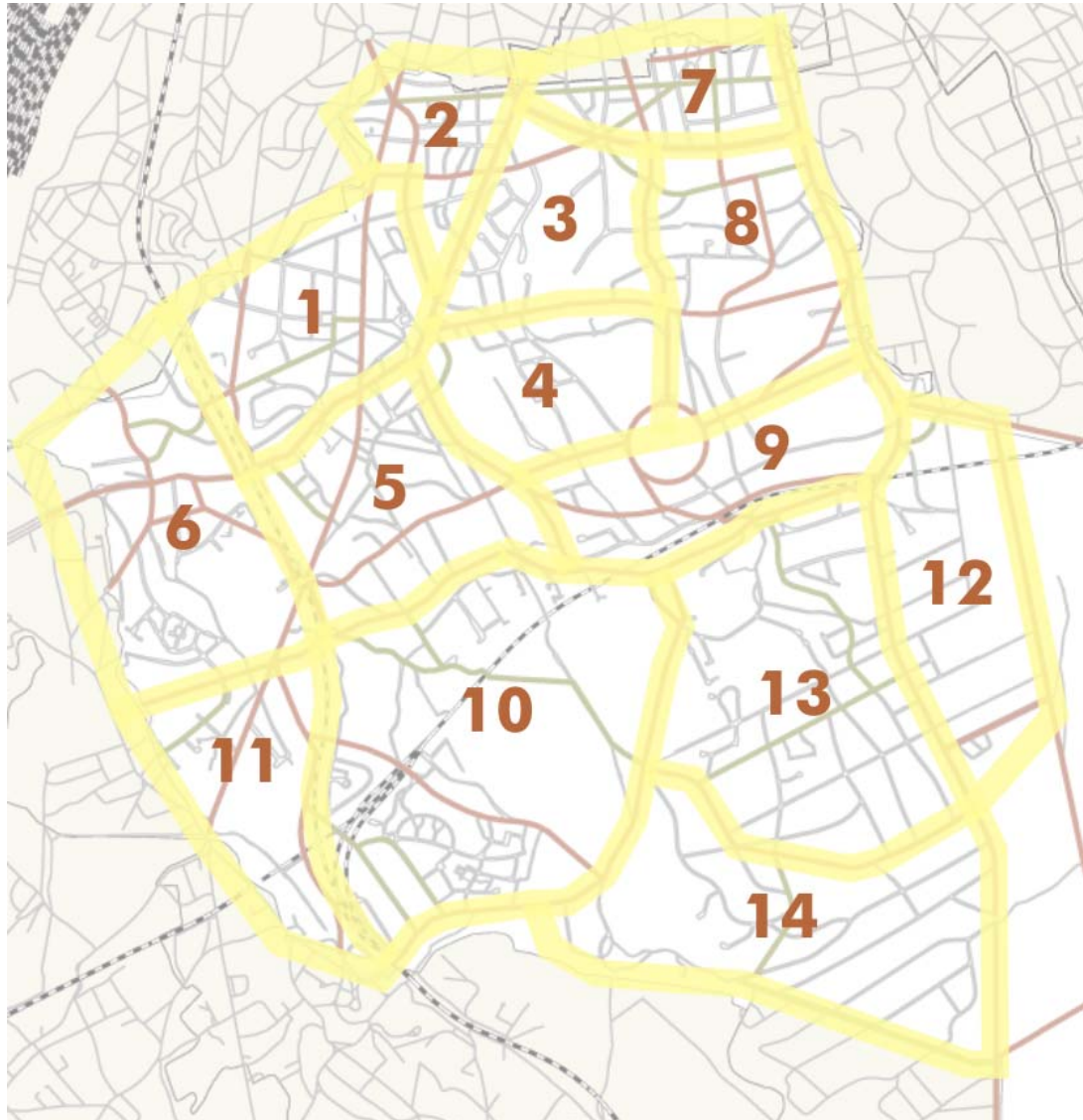
- het vigerende verkeersplan sinds 1 januari 2006 (wegennet en verkeersrichting);
- het verkeersplan voorgesteld in het kader van het Gemeente Mobiliteitsplan (uitvoering op middellange termijn – voor het jaar 2012 – van het tussenscenario zoals beschreven in het verslag van fase 2), met onderscheiding van enkel het wegennet (snelheden en verkeersrichting) en het wegennet aangevuld met de fietsroutes en -voorzieningen (gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes, groene wandeling en project voor de aanleg van groene wegen).

De nieuwe gemeentelijke fietsroutes worden op fiche A5 van § 3.5 gedetailleerd. Het parkeerplan wordt beschreven op fiche C1 van § 3.7.

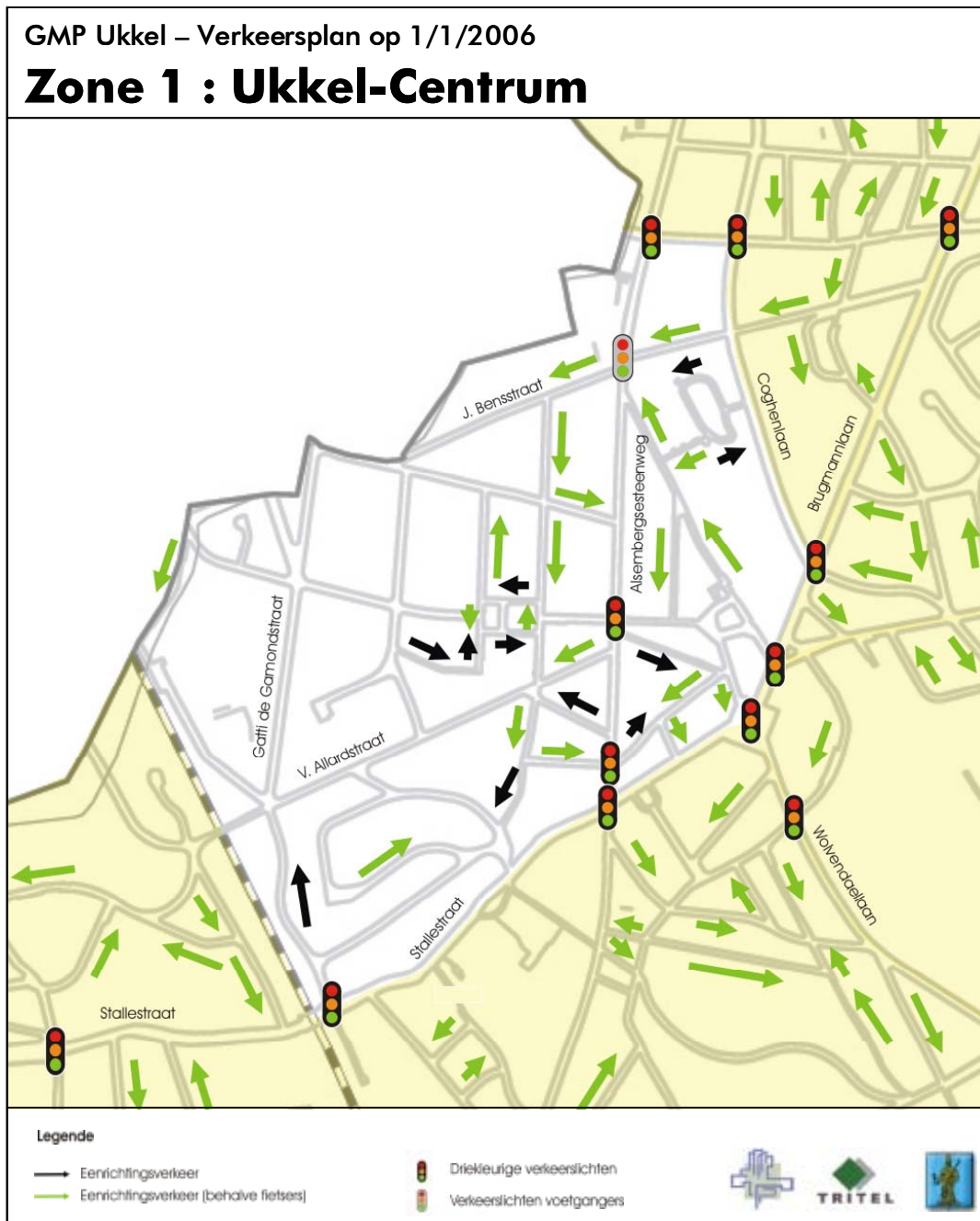
Overzicht

Ukkel is onderverdeeld in 14 « zones » die als basis hebben gediend voor de uitwerking van het plaatselijk verkeersplan. Hierna worden de verkeersplannen per zone (zie hieronder) gedetailleerd.

Alle circulatieplannen die hierna voorgesteld worden zullen worden geëvalueerd en het voorwerp uitmaken van eventueel noodzakelijke aanpassingen, indien noodzakelijk.



3.3.1. Zone 1: Ukkel – Centrum



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan Zone 1 : Ukkel-Centrum



Legende

- Structurerende as (50 km/u)
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg onveranderd
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- ⋯ Plaatselijk verkeer



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 1 : Ukkel-Centrum



Legende

- | | | |
|--|--|---|
| Structureerende as (50 km/u) | Eenrichtingsweg onveranderd | Bestaande GFR - aan te leggen |
| Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| Drie-kleurige verkeerslichten | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| Verkeerslichten voetgangers | | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) |
| Plaatselijk verkeer | | Bestaand fietspad - aan te leggen |



De huidige toestand van de Xavier de Buestraat, tussen de Alsebergsesteenweg en Sint-Pieter Voorplein, kan niet aangehouden worden. De voetpaden zijn te smal. De voertuigen kunnen slechts moeilijk kruisen. De test moet worden uitgevoerd met een circulatieplan zonder straatparkeren, een snelheidsbeperking en beschermde laad- en loszones in de Xavier De Buestraat of in de aangrenzende straten.

De capaciteit van de parking 'Sint Pieter' moet beter worden benut door het beter signaleren van de parking.

3.3.2. Zone 2: Coghen – Vanderkindere







3.3.3. Zone 3: Burgemeester Herinckx





GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 3 : Burgemeester Herinckx

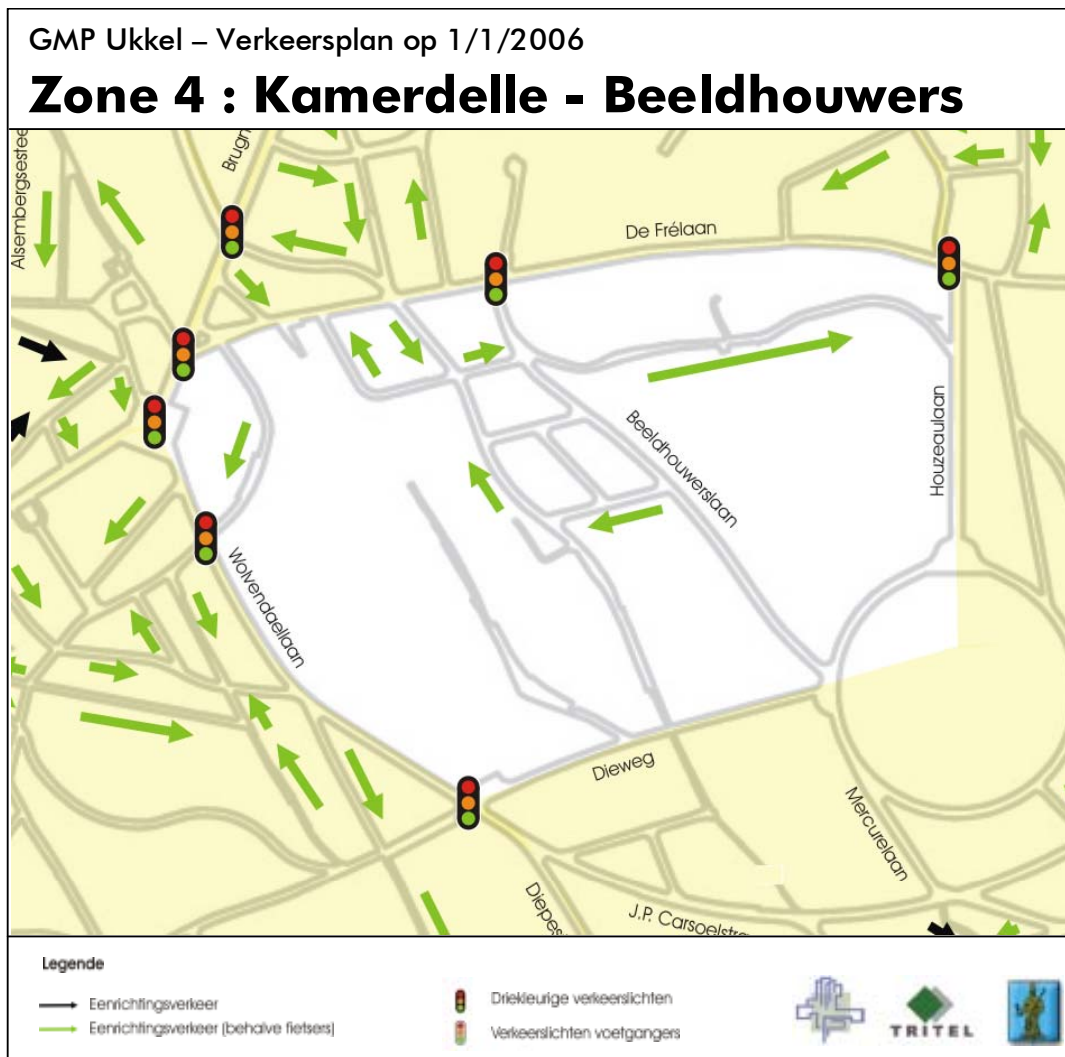


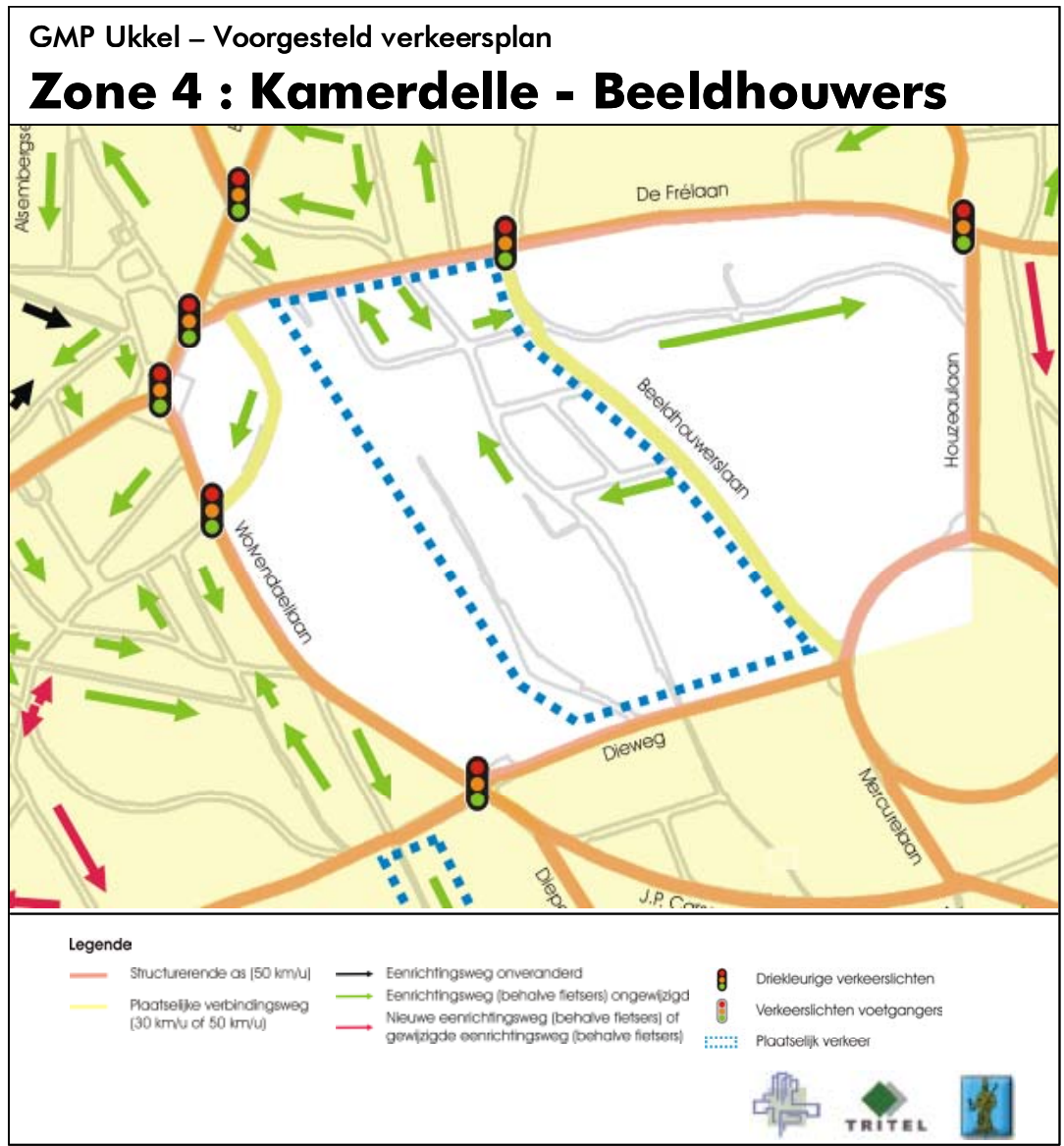
Legende

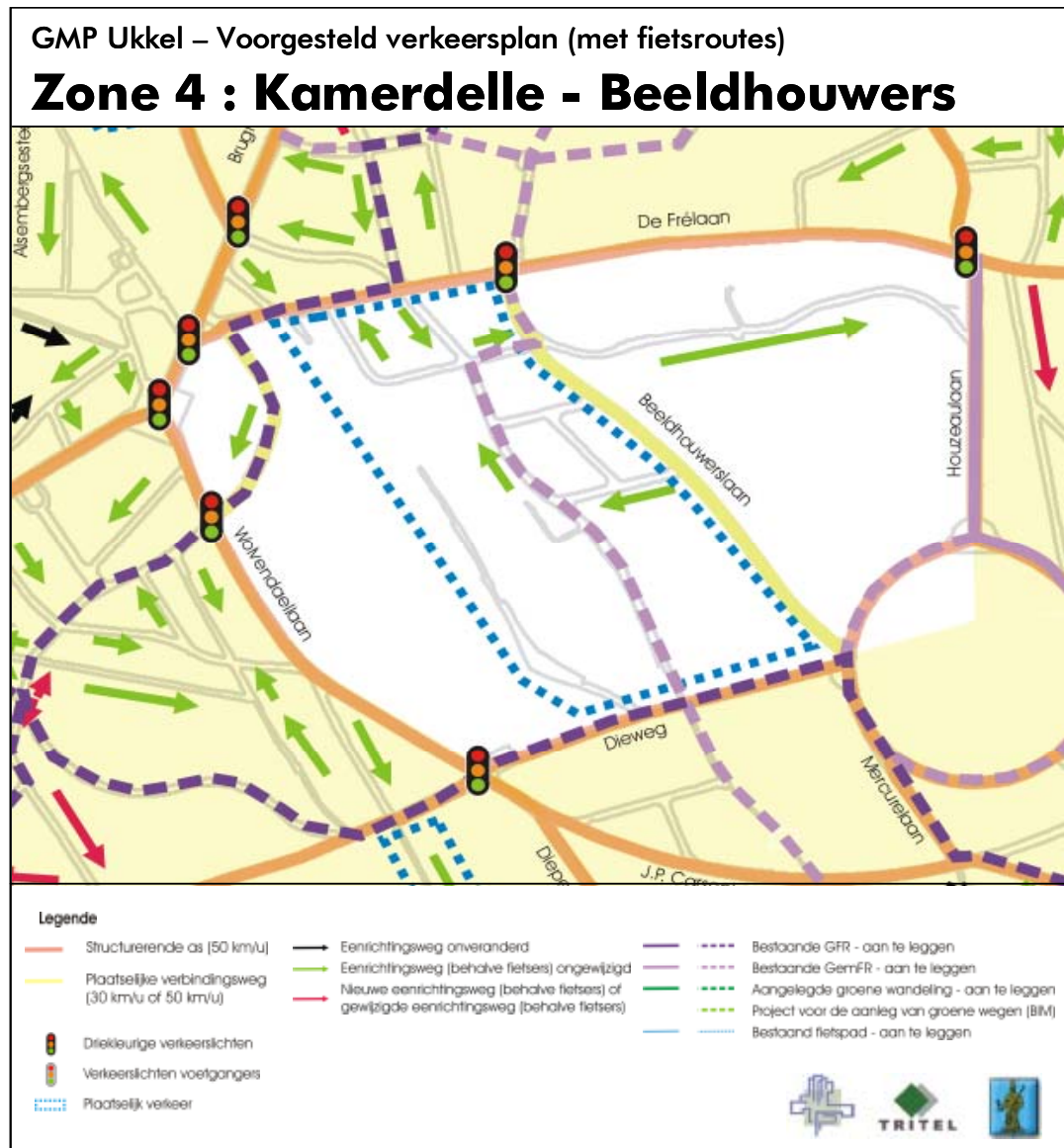
- | | | |
|--|--|---|
| Structurerende as (50 km/u) | Eenrichtingsweg onveranderd | Bestaande GFR - aan te leggen |
| Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| Driekleurige verkeerslichten | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| Verkeerslichten voetgangers | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) | Bestaand fietspad - aan te leggen |
| Plaatselijk verkeer | | |



3.3.4. Zone 4: Kamerdelle – Beeldhouwers

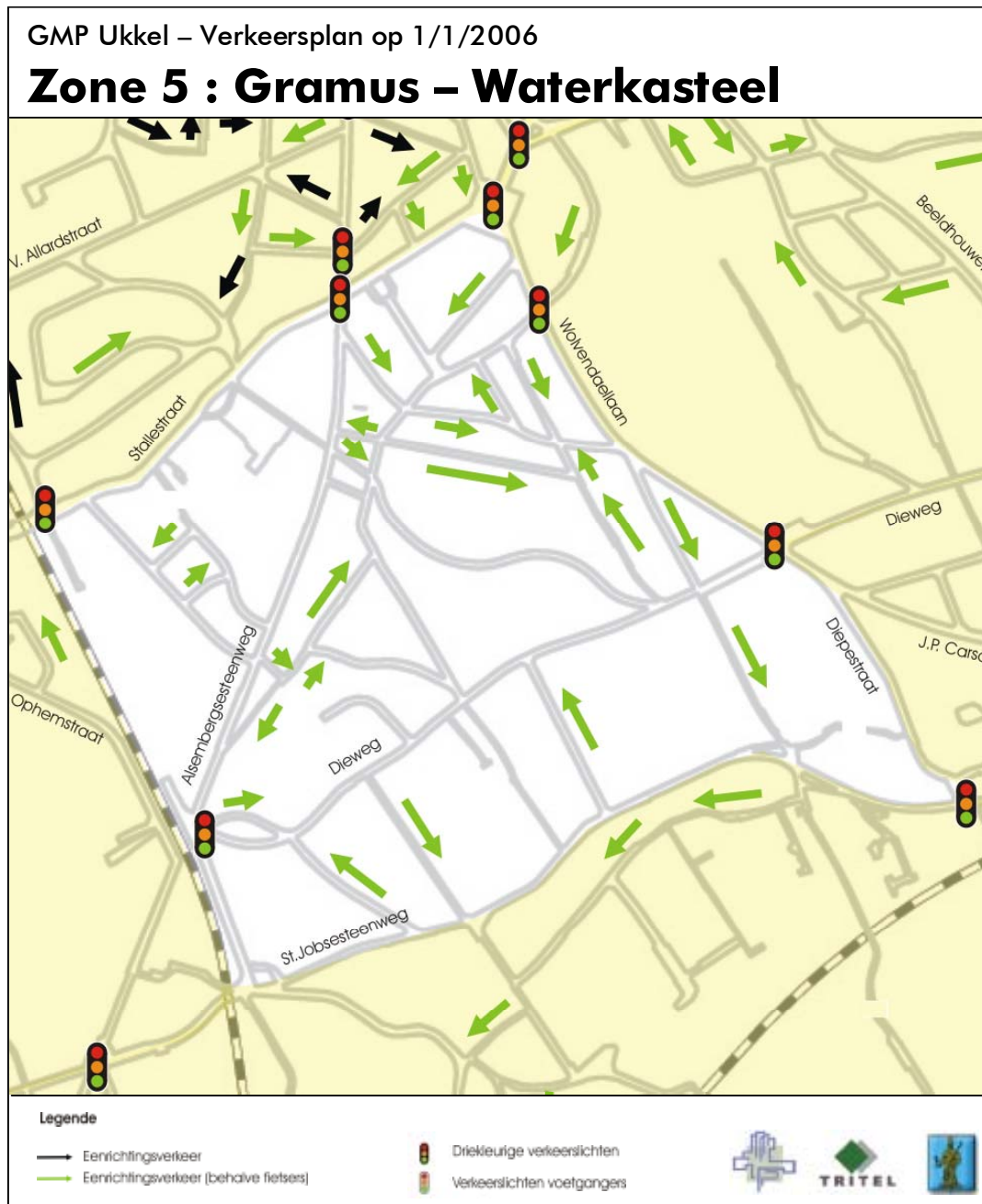






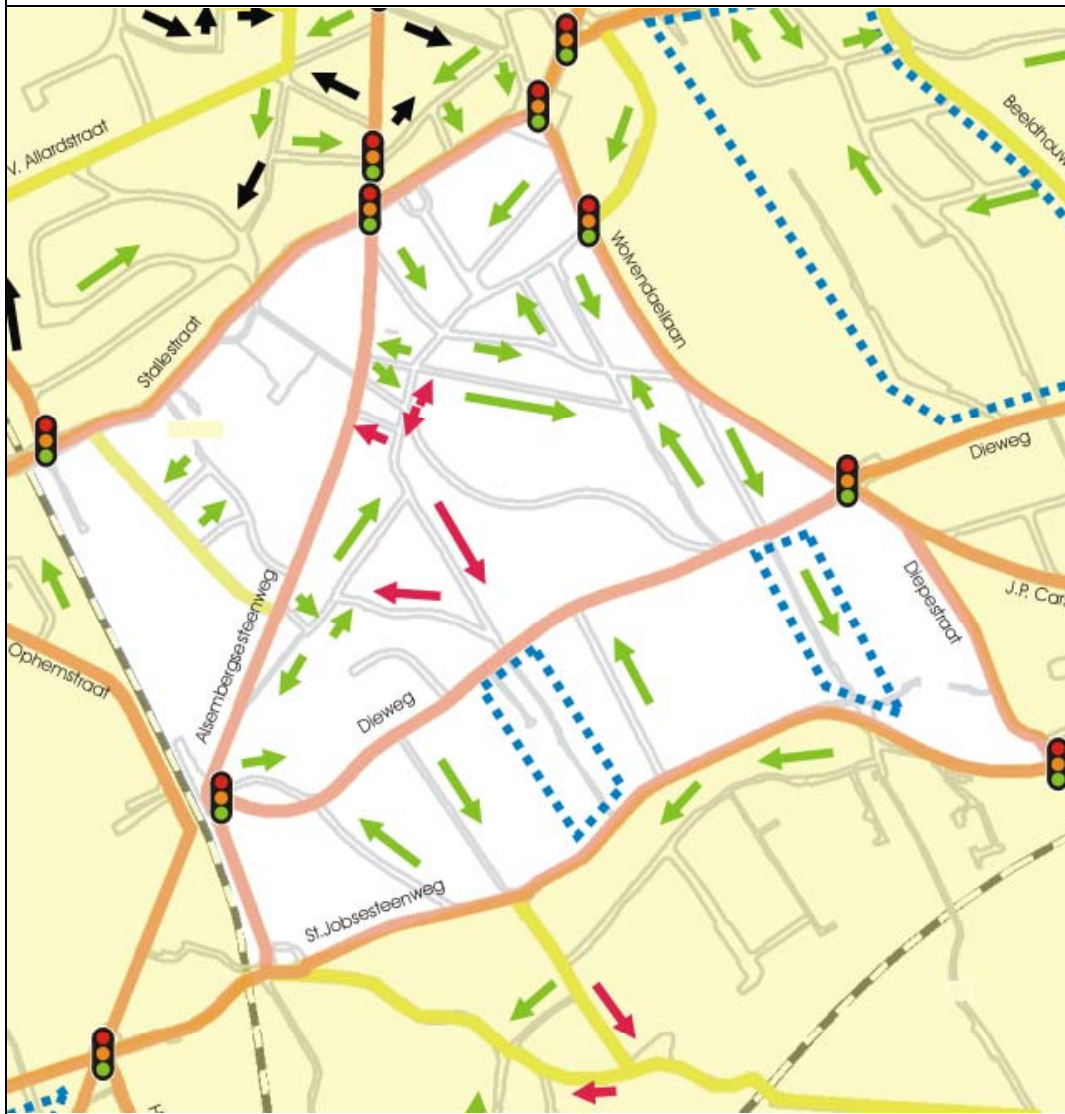
Het plan stelt momenteel niet voor om de circulatie in de te creëren zone van plaatselijk verkeer te wijzigen. Het circulatieplan in dit netwerk moet aangepast worden, in samenspraak met de bewoners, van zodra de De Frélaan zal veranderd zijn in prioritaire as en de effecten ervan zullen geëvalueerd zijn.

3.3.5. Zone 5: Gramus – Waterkasteel



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan

Zone 5 : Gramus – Waterkasteel



Legende

- Structurende as [50 km/u]
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg onveranderd
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- Plaatselijk verkeer



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) **Zone 5 : Gramus – Waterkasteel**

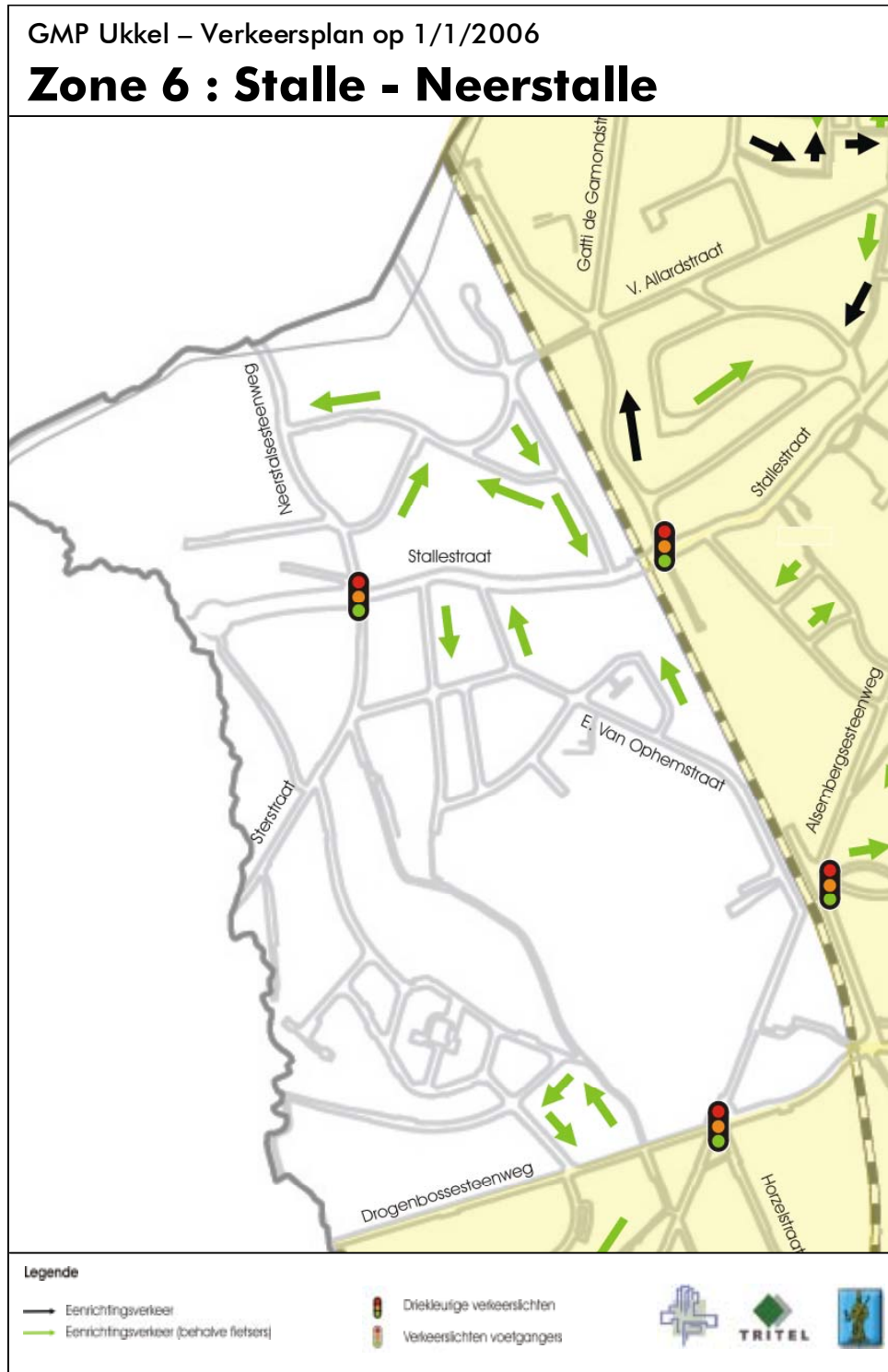


Legende

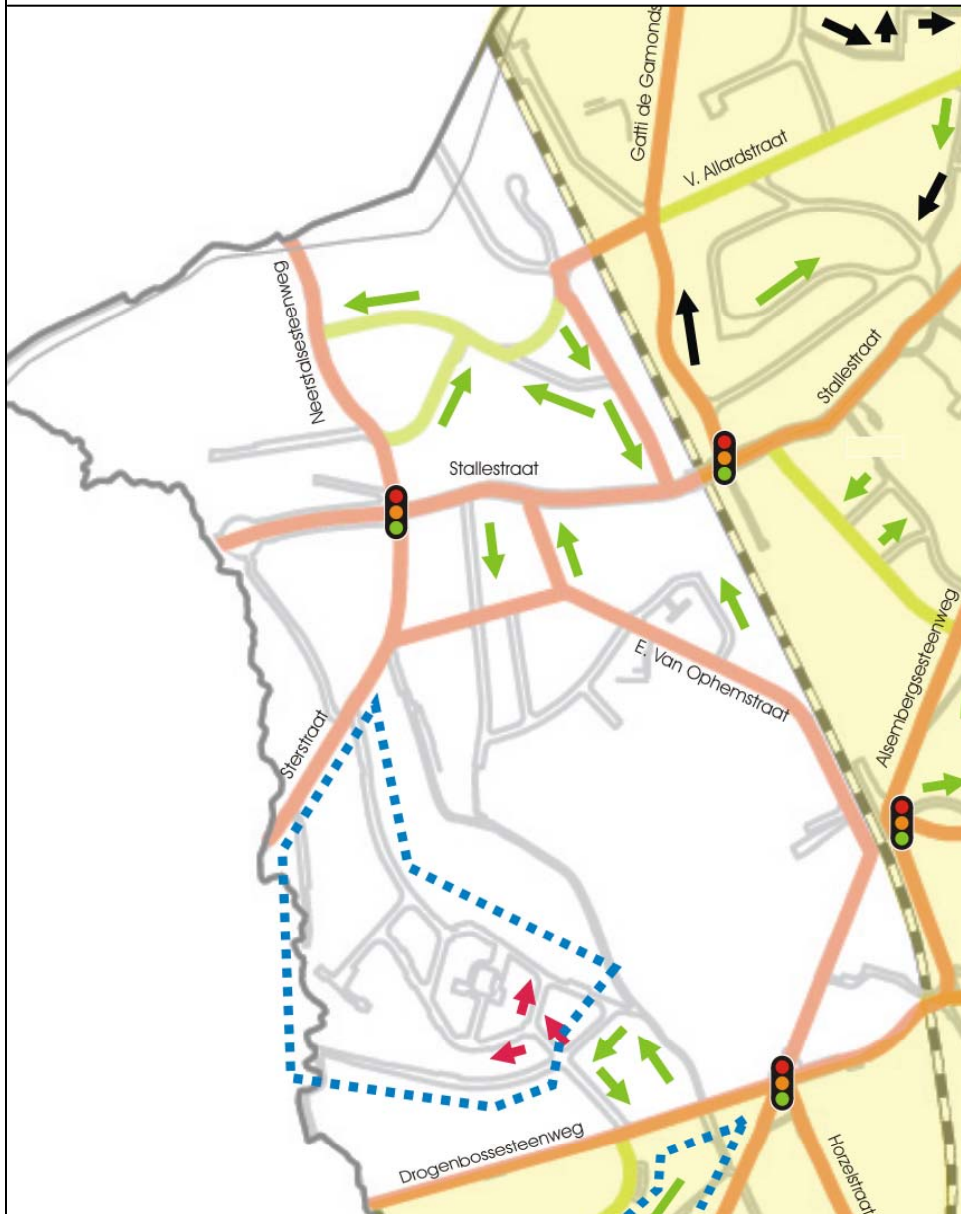
- | | | |
|--|--|---|
| Structureerende as (50 km/u) | Eenrichtingsweg onveranderd | Bestaande GFR - aan te leggen |
| Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| Driekeurige verkeerslichten | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| Verkeerslichten voetgangers | | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) |
| Plaatselijk verkeer | | Bestaand fietspad - aan te leggen |



3.3.6. Zone 6: Stalle – Neerstalle



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan Zone 6 : Stalle - Neerstalle

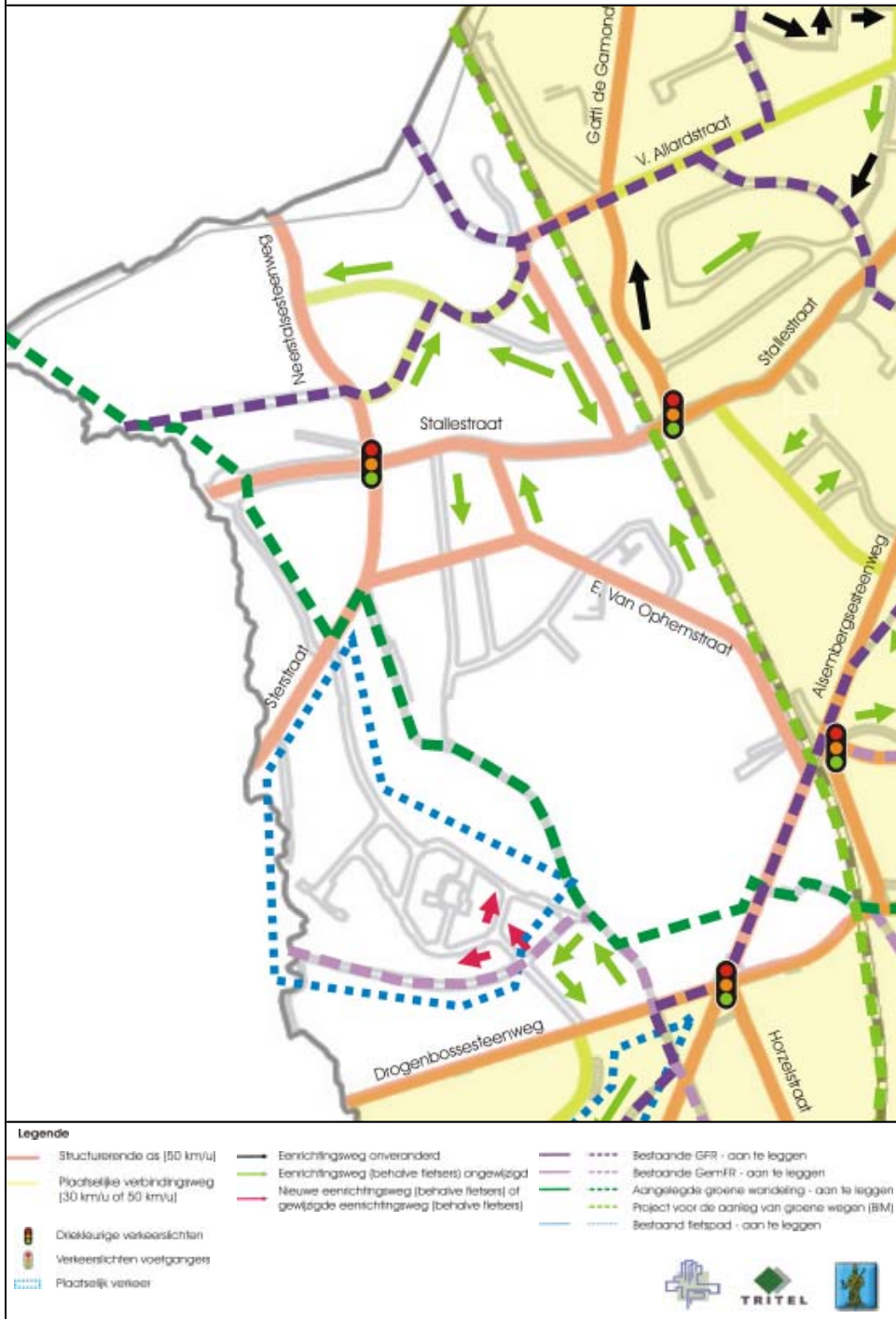


Legende

- Structurele as (50 km/u)
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg onveranderd
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- Plaatselijk verkeer

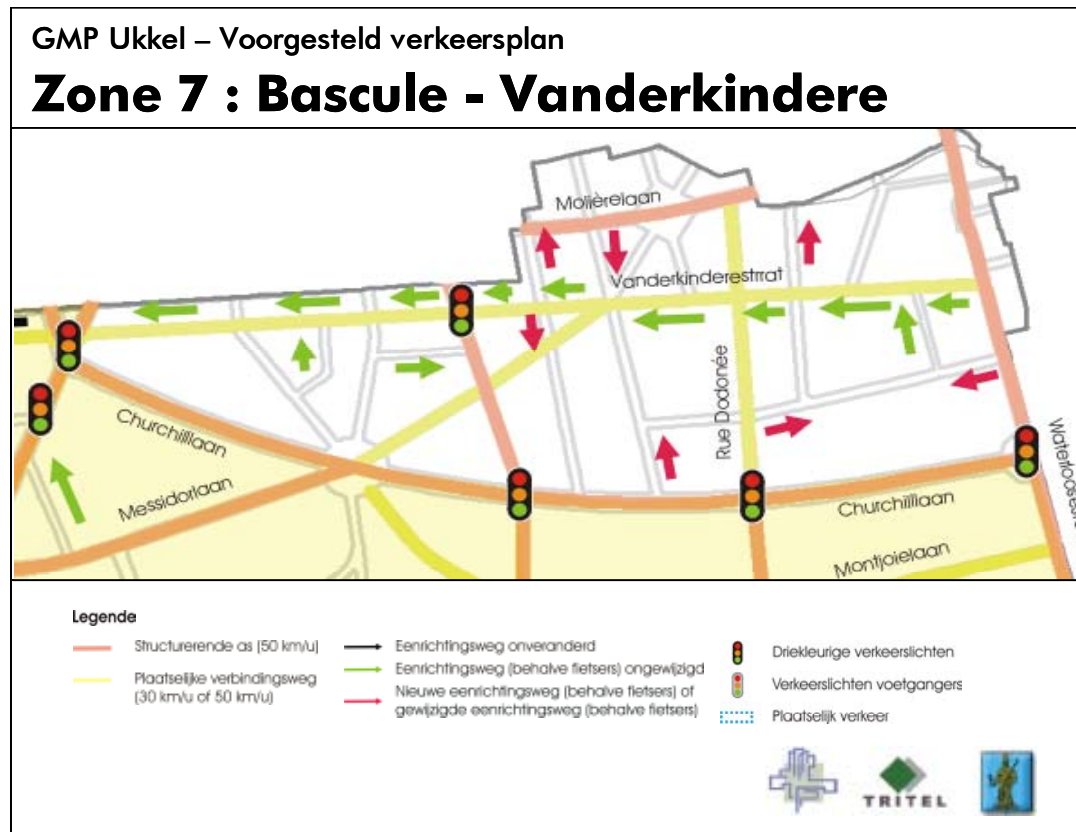


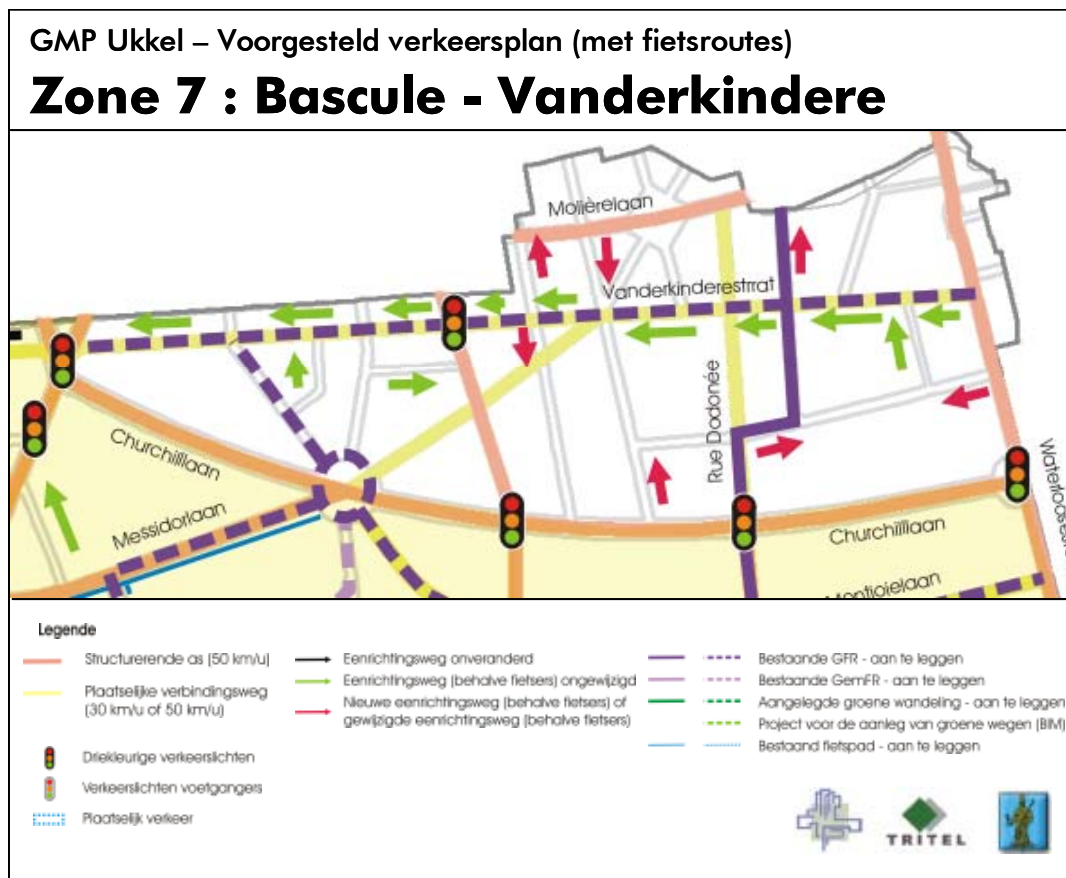
GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 6 : Stalle - Neerstalle



3.3.7. Zone 7: Bascule – Vanderkindere







3.3.8. Zone 8: Florida – Gobert





GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 8 : Florida – Gobert



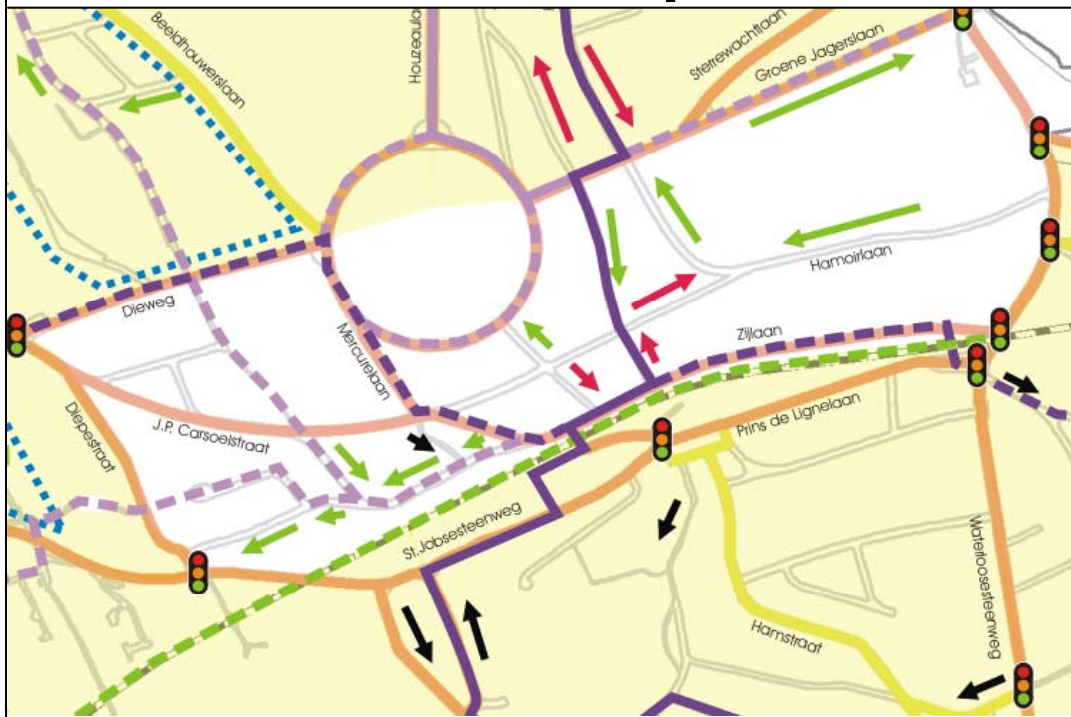
3.3.9. Zone 9: Hamoir – Visserij





GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes)

Zone 9 : Hamoir - Visserij

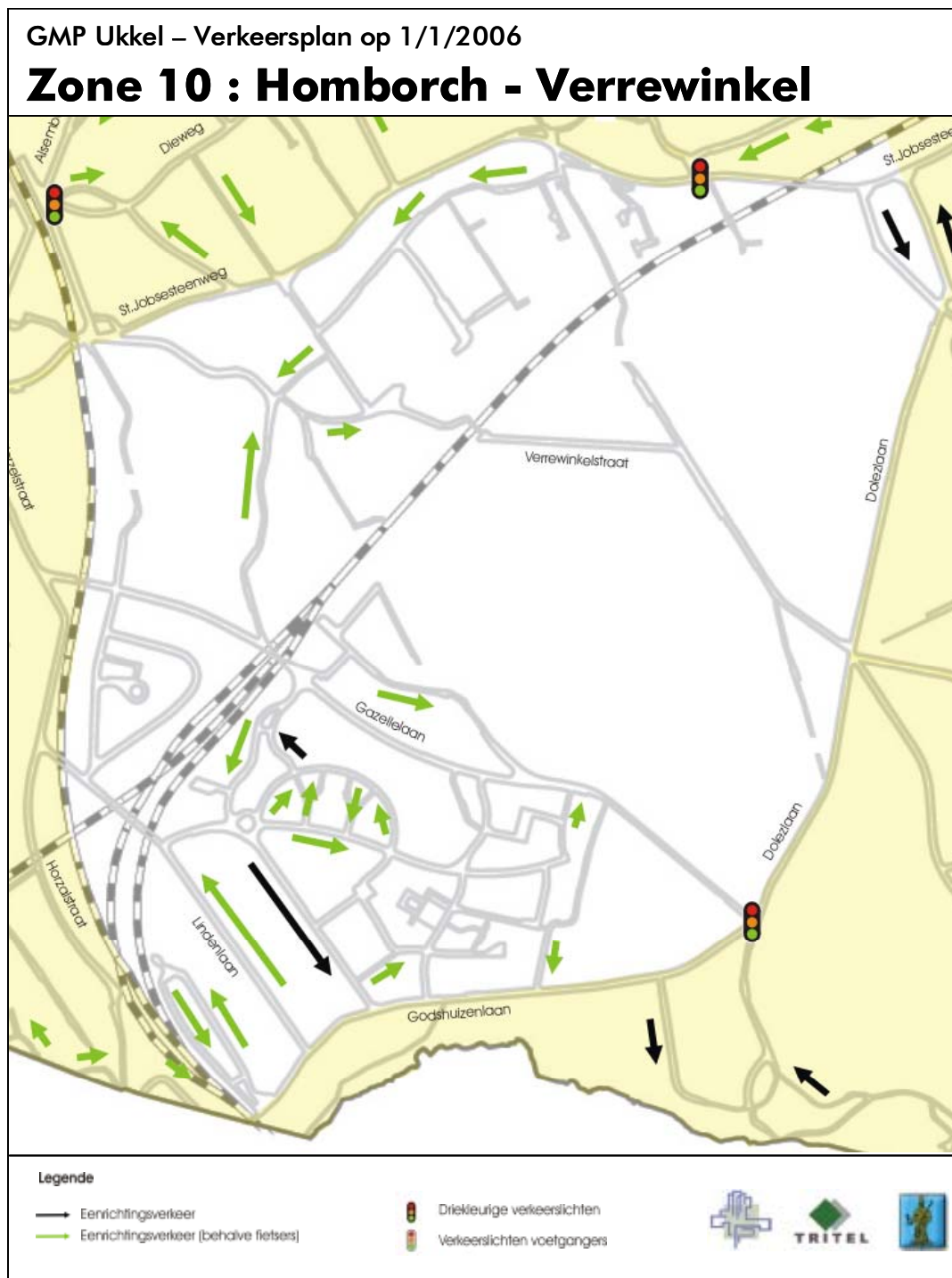


Legende

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | Structureerende as (50 km/u) | | Eenrichtingsweg onveranderd | | Bestaande GFR - aan te leggen |
| | Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| | Drieleuige verkeerslichten | | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| | Verkeerslichten voetgangers | | | | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) |
| | Plaatselijk verkeer | | | | Bestaand fietspad - aan te leggen |

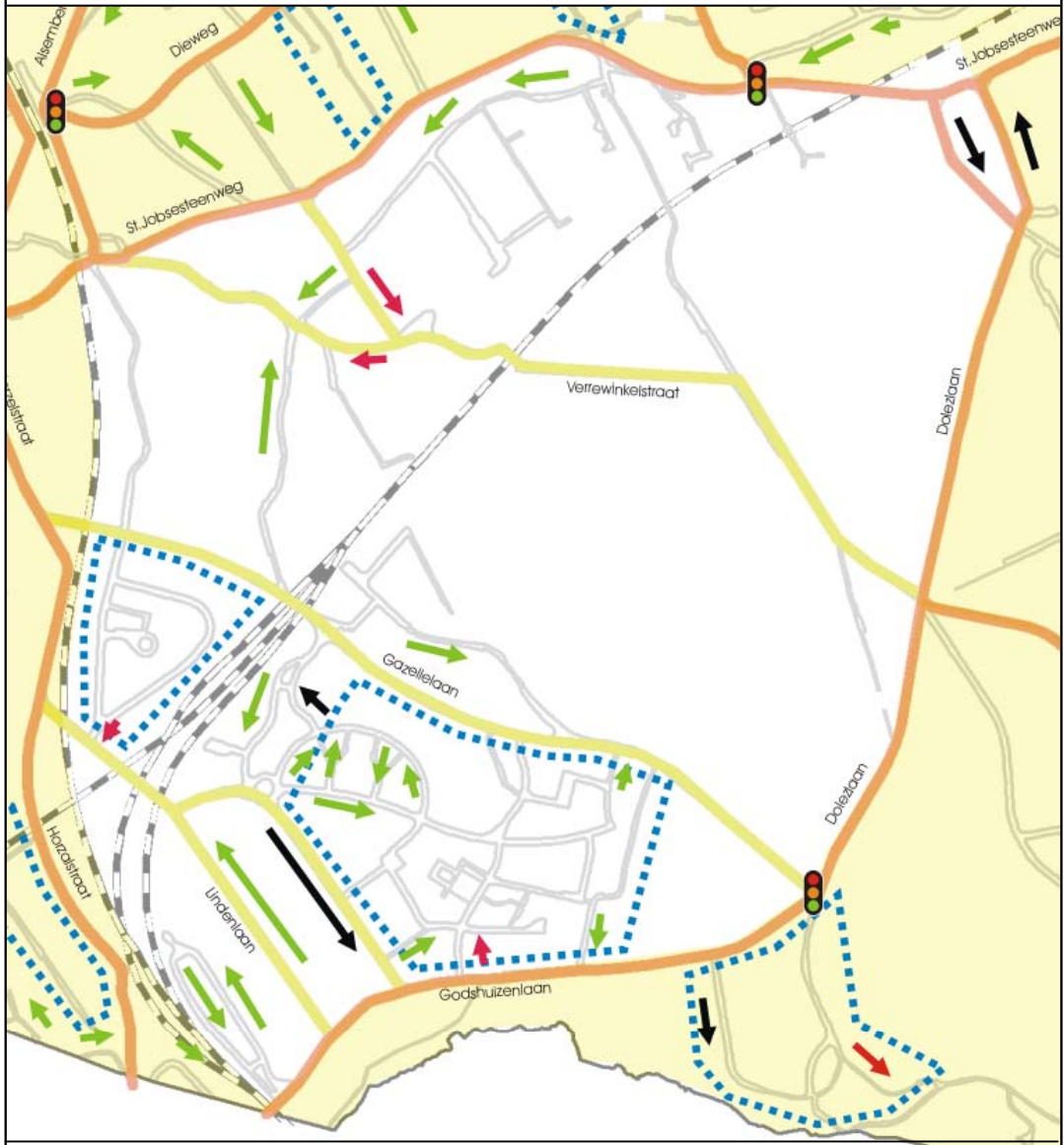


3.3.10. Zone 10: Homborch – Verrewinkel



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan

Zone 10 : Homborch - Verrewinkel



Legende

- Structurerende as (50 km/u)
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- Plaatselijk verkeer



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 10 : Homborch - Verrewinkel



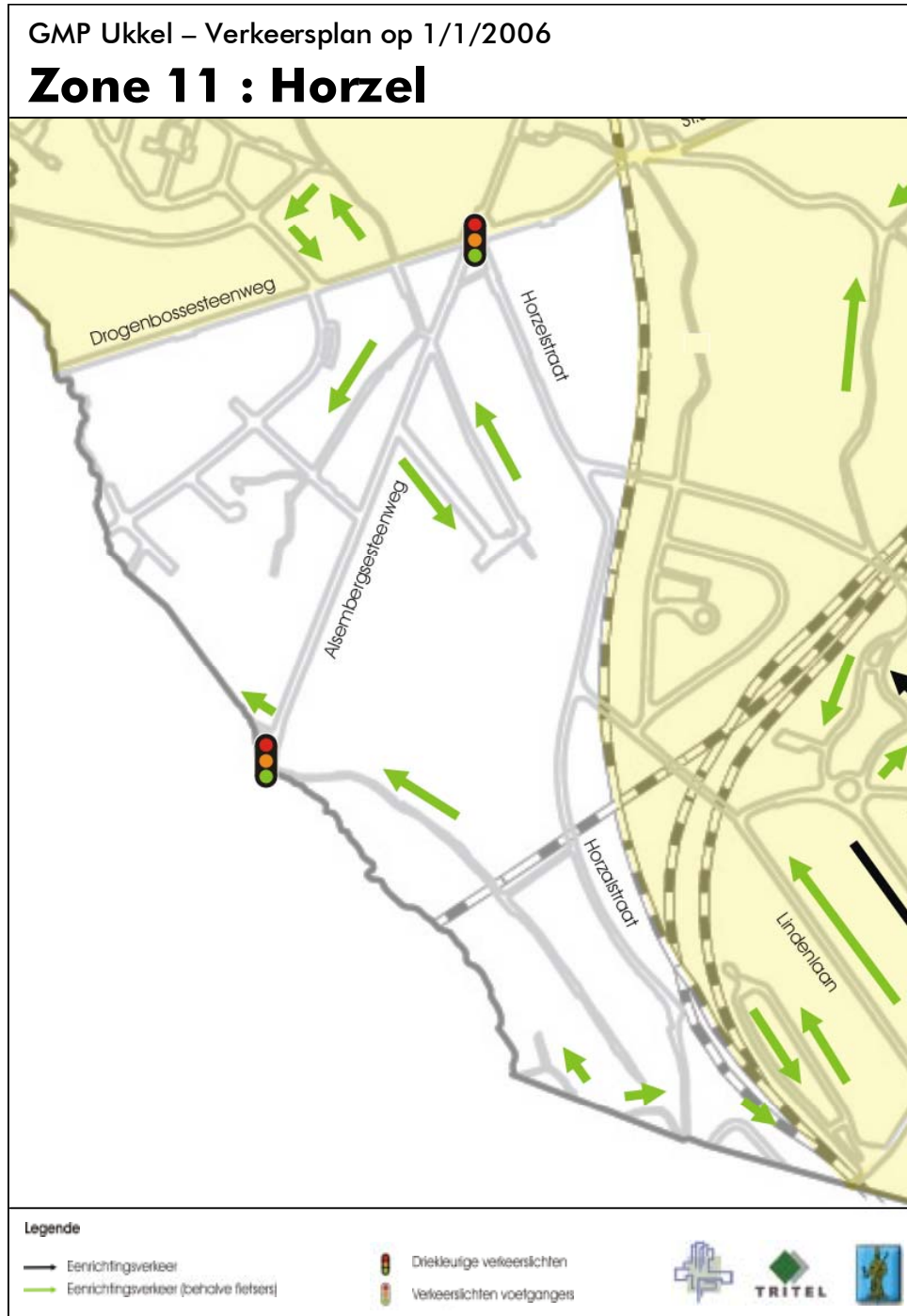
Legende

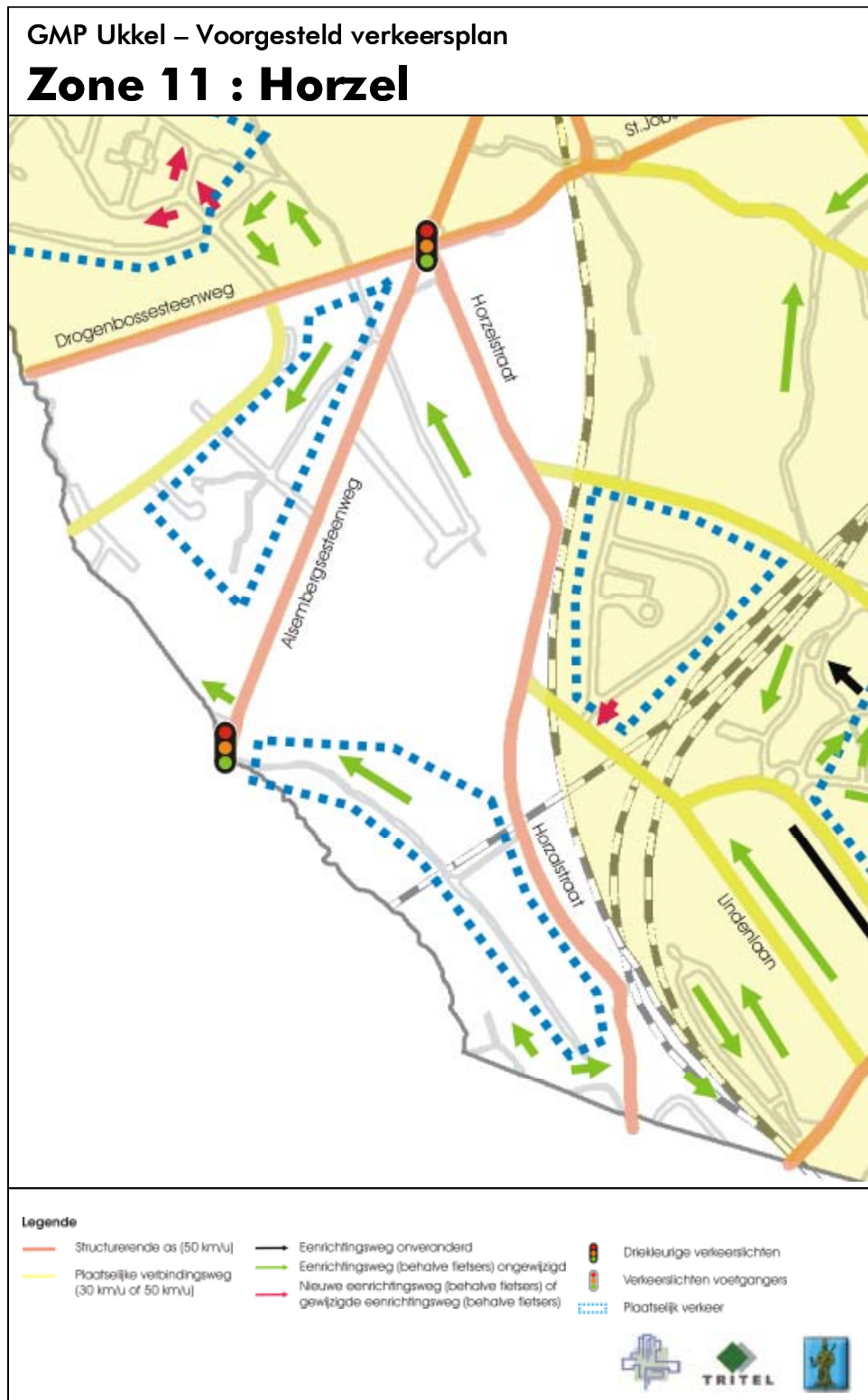
- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | Structureerende as (50 km/u) | | Eenrichtingsweg onveranderd | | Bestaande GFR - aan te leggen |
| | Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| | Driekeurige verkeerslichten | | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| | Verkeerslichten voetgangers | | Plaatselijk verkeer | | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) |
| | | | | | Bestaand fietspad - aan te leggen |



De verandering van de éénrichtingen voorzien voor de De Verrewinkelstraat en de Papenkasteelstraat hebben tot doel om een verschuiving van het belangrijke verkeer in de Papenkasteelstraat naar de Steenweg op Sint-Job te vermijden, vooral in het perspectief om op deze steenweg een prioritaire as in te stellen. De verandering van deze 2 voorgestelde éénrichtingen kunnen daarom maar geprogrammeerd worden van zodra de steenweg omgevormd is tot een prioritaire as en de aanpassingen aan de kruispunten, die deze maatregel moet vergezellen – en in het bijzonder het kruispunt Engelandstraat/Sint-Job – uitgevoerd zijn.

3.3.11. Zone 11: Horzel





GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 11 : Horzel



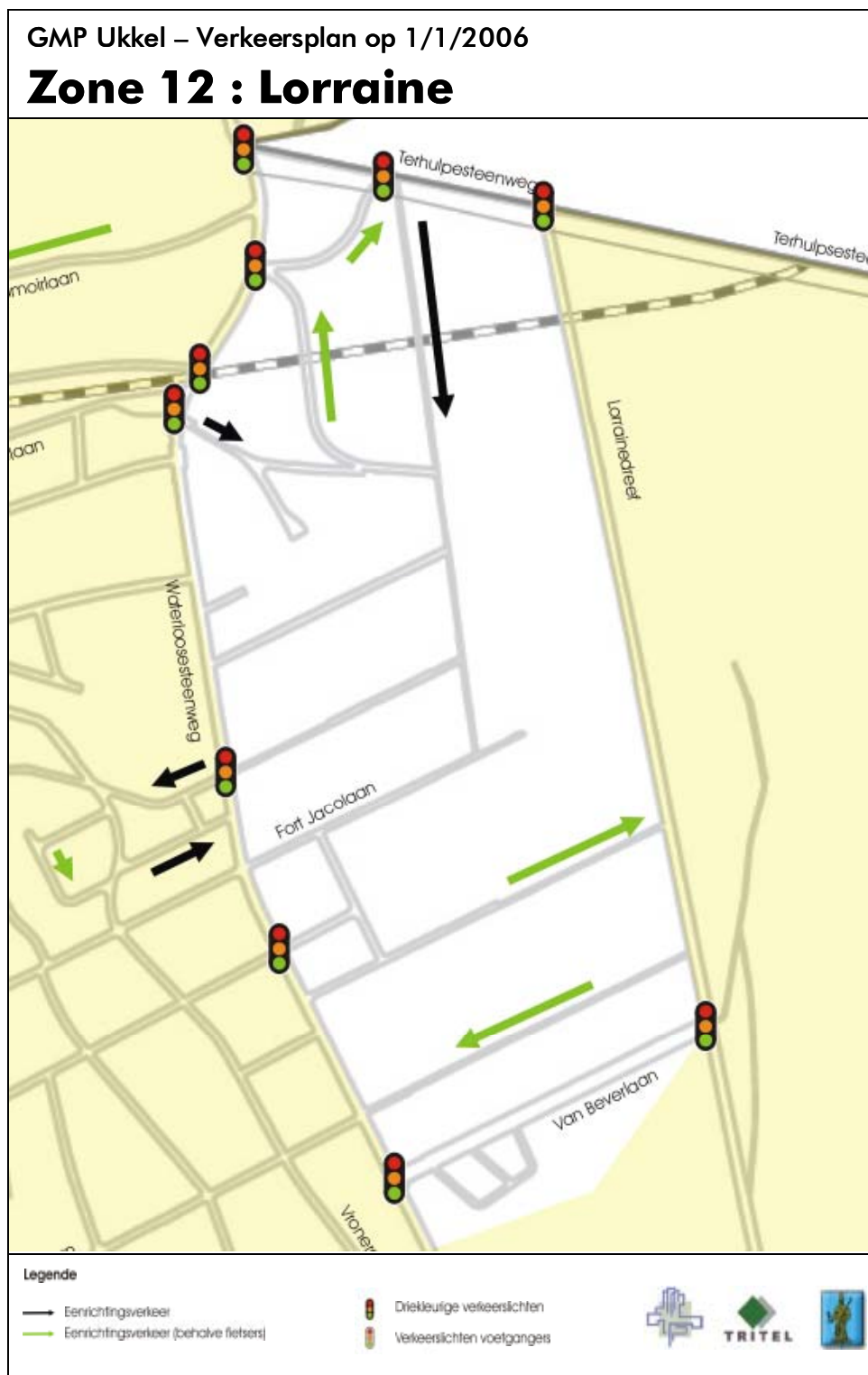
Legende

- | | | |
|--|--|--|
| Structurerende as (50 km/u) | Eenrichtingsweg onveranderd | Bestaande GFF - aan te leggen |
| Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen | Project voor de aanleg van groene wegen (BM) |
| Drieleuige verkeerslichten | Bestaand fietspad - aan te leggen | |
| Verkeerslichten voetgangers | | |
| Plaatselijk verkeer | | |

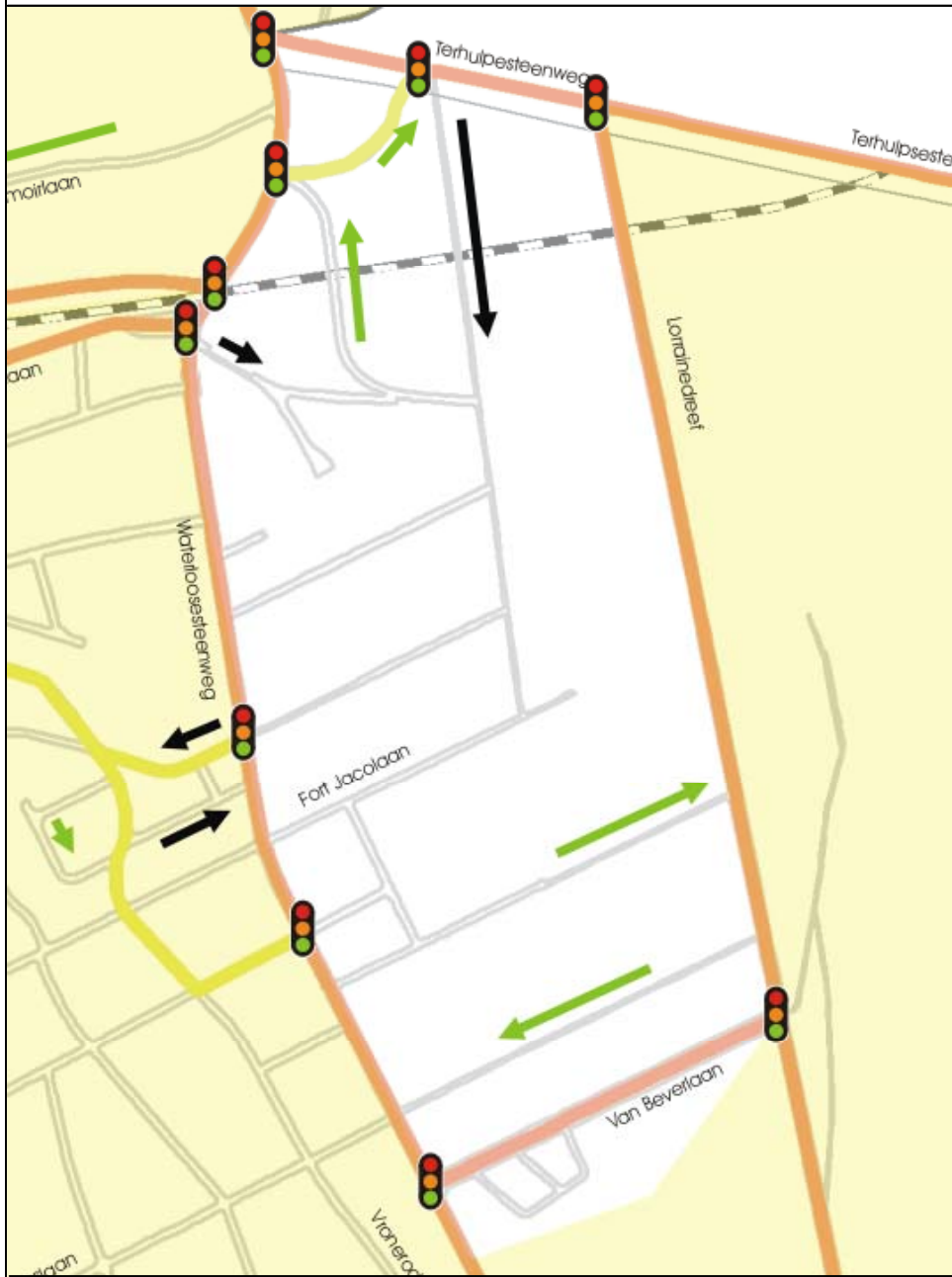


De toekomstige verplaatsing van de terminus van tram 55 zal toelaten om de tramsporen in de Stiltestraat te verwijderen en om deze laan herin te richten. Deze herinrichting houdt tevens het invoeren van dubelrichtingsverkeer in die de druk op de zeer smalle Calevoetstraat zal verlichten, waarop trouwens een fietsroute is voorzien.

3.3.12. Zone 12: Lorraine



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan Zone 12 : Lorraine



Legende

- Structurele as (50 km/u)
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg onveranderd
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- Plaatselijk verkeer



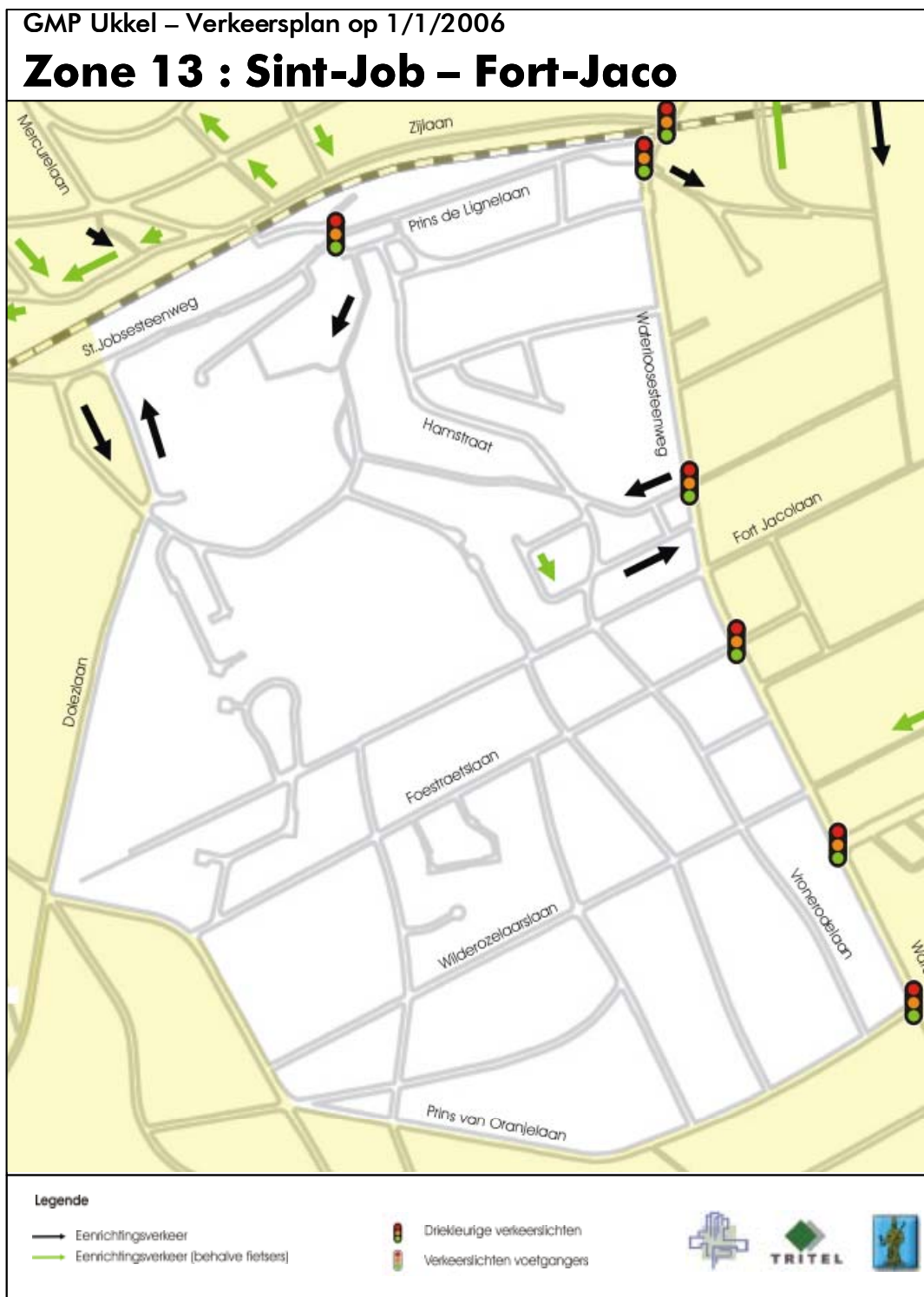
GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 12 : Lorraine



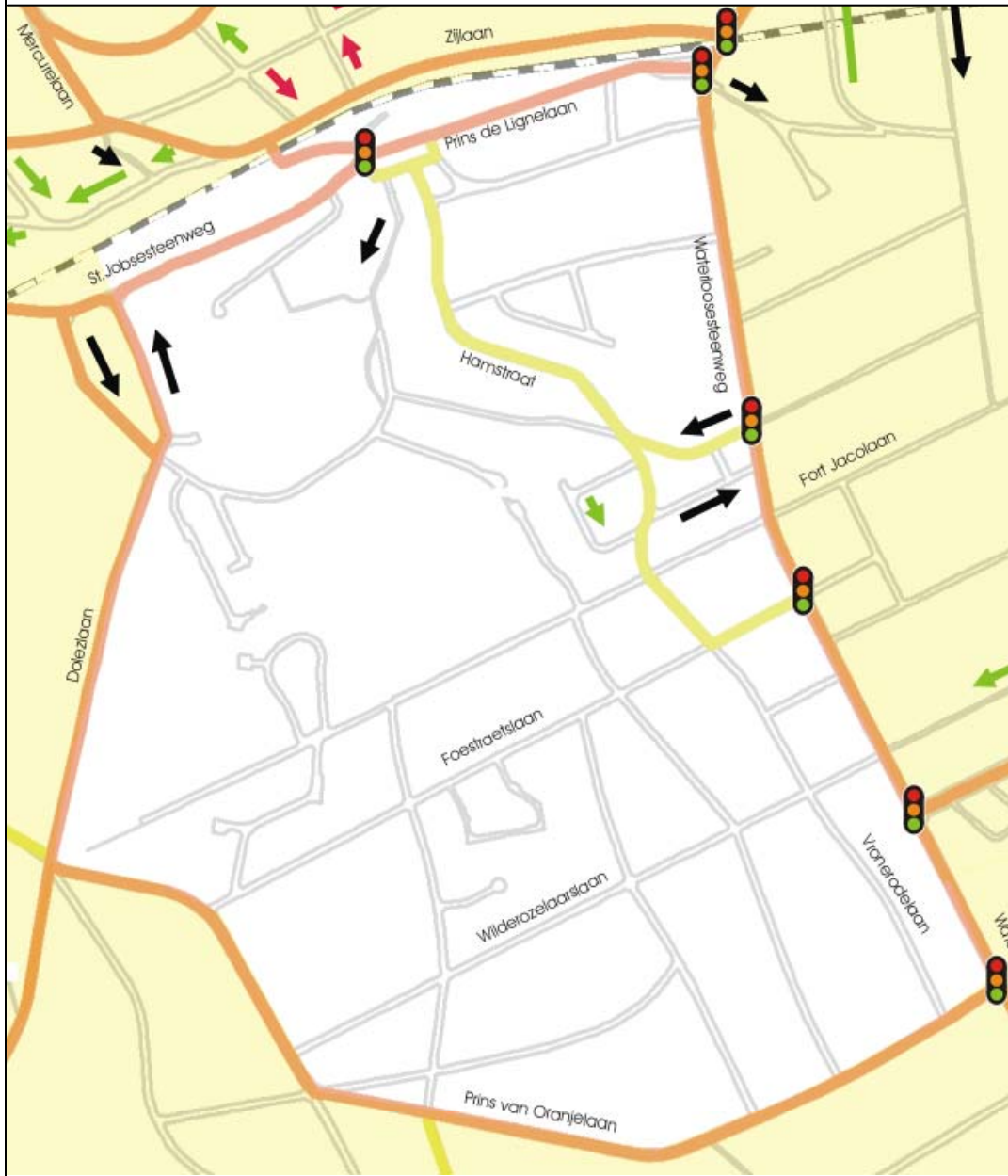
Legende		
Structurerende as (50 km/u)	Eenrichtingsweg onveranderd	Bestaande GFR - aan te leggen
Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)	Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd	Bestaande GemFR - aan te leggen
Driekleurige verkeerslichten	Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)	Aangelegde groene wandeling - aan te leggen
Verkeerslichten voetgangers	Project voor de aanleg van groene wegen (BM)	Bestaand fietspad - aan te leggen
Plaatselijk verkeer		



3.3.13. Zone 13: Sint-Job – Fort-Jaco



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan Zone 13 : Sint-Job – Fort-Jaco

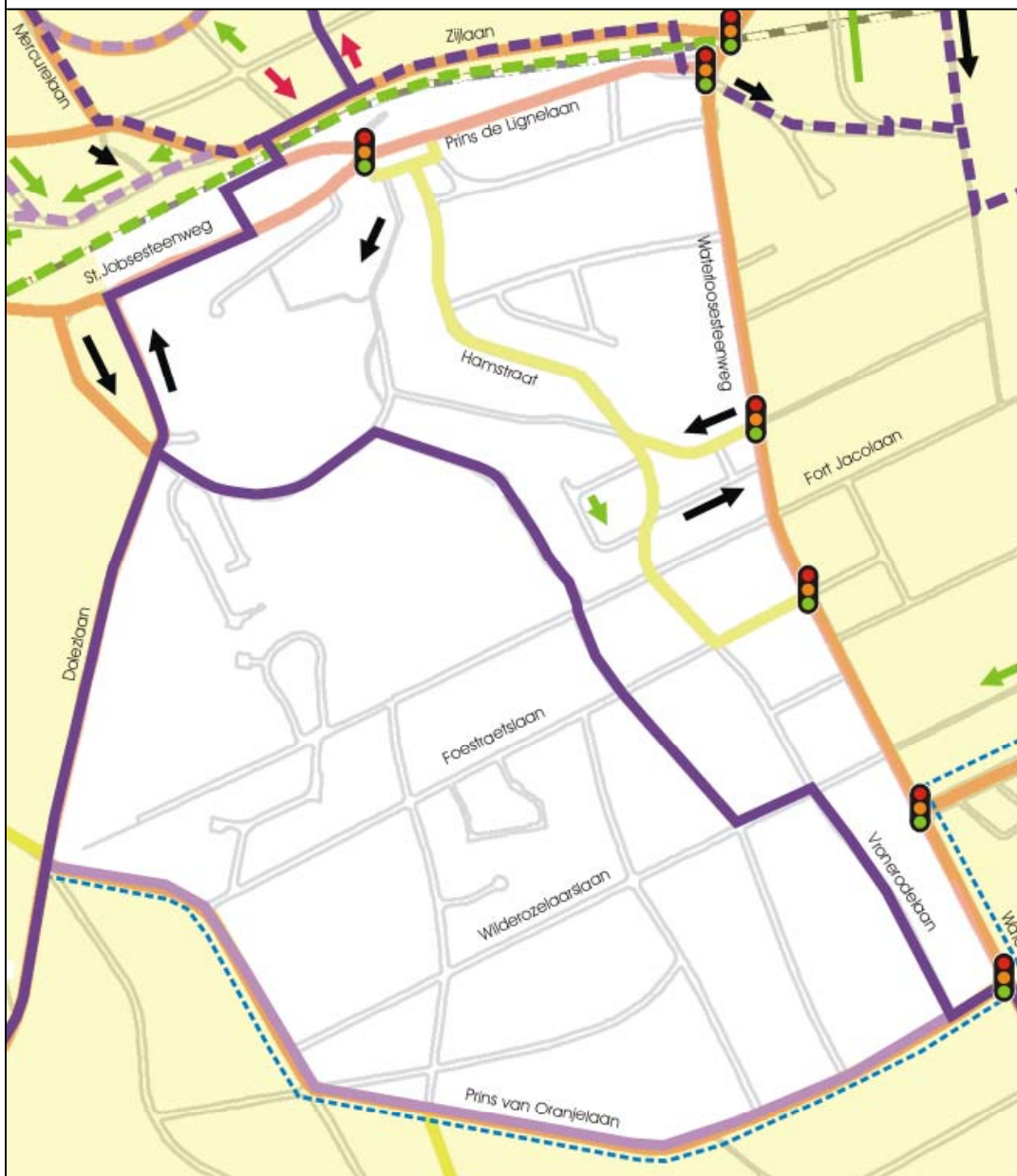


Legende

- Structureerde as [50 km/u]
- Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u)
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Eenrichtingsweg onveranderd
- Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd
- Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers)
- Driekleurige verkeerslichten
- Verkeerslichten voetgangers
- Plaatselijk verkeer



GMP Ukkel – Voorgesteld verkeersplan (met fietsroutes) Zone 13 : Sint-Job – Fort-Jaco



Legende

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | Structureerde as (50 km/u) | | Eenrichtingsweg onveranderd | | Bestaande GFR - aan te leggen |
| | Plaatselijke verbindingsweg (30 km/u of 50 km/u) | | Eenrichtingsweg (behalve fietsers) ongewijzigd | | Bestaande GemFR - aan te leggen |
| | | | Nieuwe eenrichtingsweg (behalve fietsers) of gewijzigde eenrichtingsweg (behalve fietsers) | | Aangelegde groene wandeling - aan te leggen |
| | | | | | Project voor de aanleg van groene wegen (BIM) |
| | Plaatselijk verkeer | | | | Bestaand fietspad - aan te leggen |

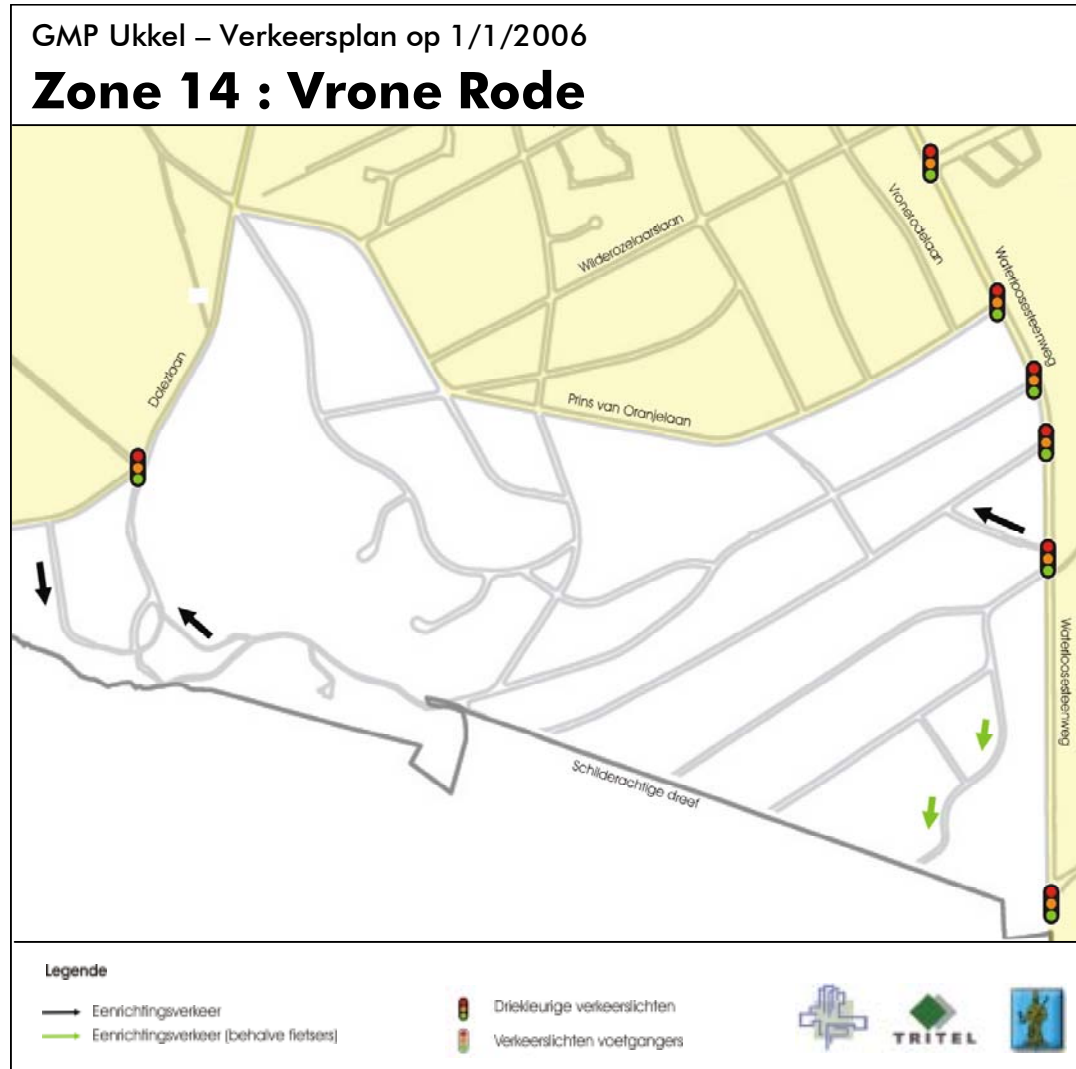


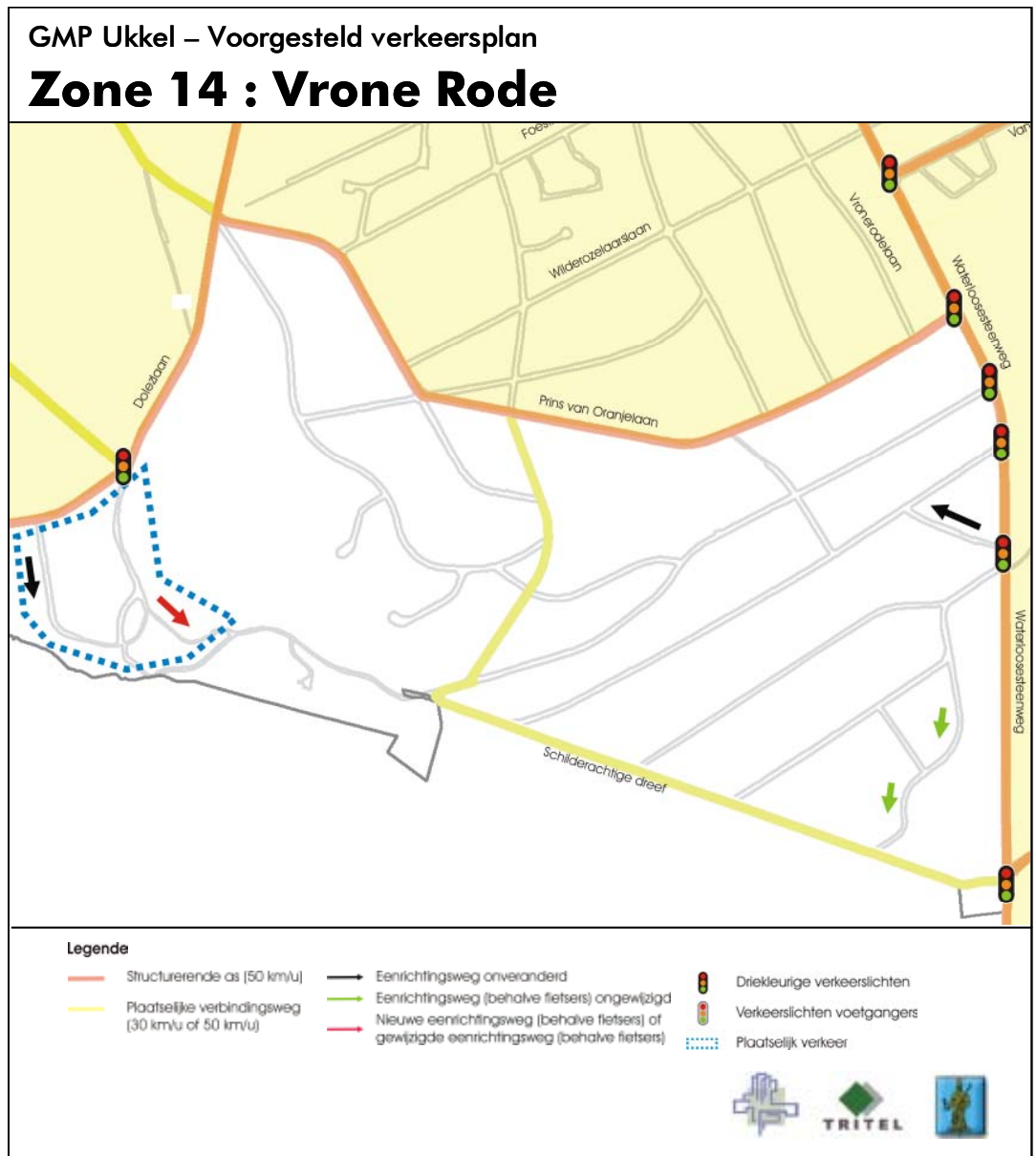
De wijk Fond’Roy gaat gebukt onder doorgaand oost-west en zuid-noord verkeer dat nog zou kunnen stijgen. Om dit verkeer te ontmoedigen en tegelijkertijd het parkeren beter te organiseren, zullen er chicanes aangelegd worden. Indien deze inrichting niet voldoende blijkt om de gestelde objectieven te halen, zal een nieuw circulatieplan dienen opgesteld in overleg met de bewoners.

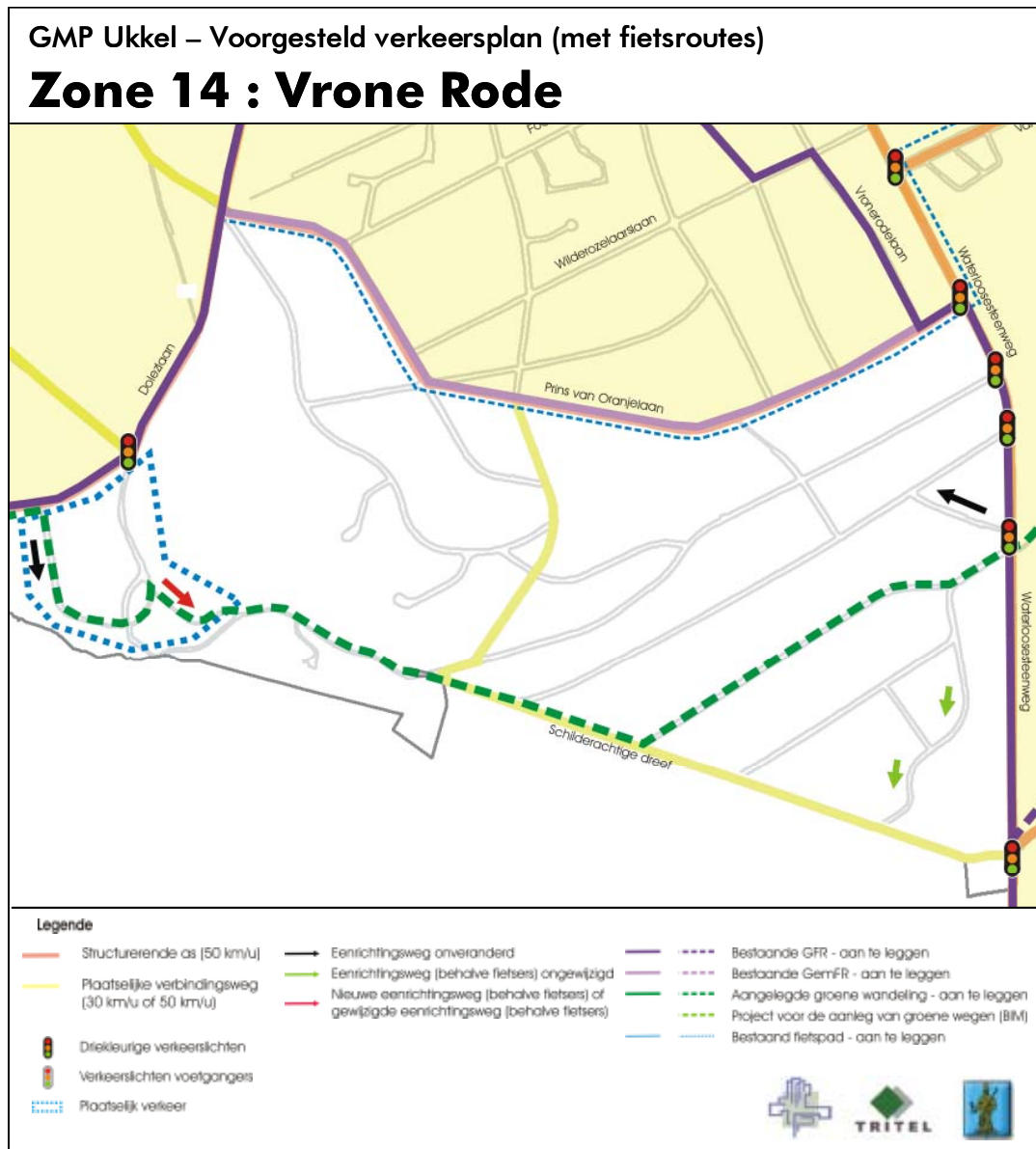
De De Foestraetslaan zal in geen enkel geval anders behandeld worden dan de andere wegen in de wijk.

Belangrijke aandacht zal moeten uitgaan naar de Prins Van Oranjelaan waarvoor een herinrichting aangewezen is om de snelheid te verminderen.

3.3.14. Zone 14: Vrone Rode







Op de Dolezlaan, tussen de Chantemerlelaan en de Avenue des Hospices is het kruisen van het verkeer zeer moeilijk. Daarom moet het verkeer op dit segment van de Dolezlaan zoveel mogelijk beperkt worden.

Het omkeren van het éénrichtingsverkeer op de Dolezlaan tussen de Perckestraat en de Chantemerlelaan zou tot dit doel kunnen bijdragen.

De effecten zullen moeten geëvalueerd worden. Indien ze niet voldoende blijken zullen andere maatregelen genomen moeten worden in samenspraak met de bewoners.

In de geest van de beperking van circulatie in de Dolezwijk en Buysdelle die beide smalle kassestraten zijn tussen de Gasthuizenlaan en de Perkstraat moet dit gedeelte van de Dolezstraat en de Buysdellelaan verboden toegang worden – uitgezonderd voor lokaal verkeer, zijnde voor bewoners en wie naar de school moet.

3.4. Voorstellen voor de aanleg van kruispunten

De hierna geformuleerde voorstellen hebben tot doel de werking van de kruispunten te verbeteren om de verkeersstroom van de auto's en van het openbaar vervoer vlotter te maken, in aanvulling van de uitvoering van de plaatselijke verkeersplannen.

Ze worden als aanlegconcepten voorgesteld. Sommigen ervan moeten nog het voorwerp zijn van een technische uitvoerbaarheidsstudie, anderen worden reeds door de MIVB, het BUV of de Gemeente bestudeerd.

3.4.1. Globe

Problematiek:

- Hoge verkeersverzadiging
- Reissnelheid van het openbaar vervoer lager dan 10 km/u in de richting Calevoetstation
⇒ Dancoplein

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), gemeente, MIVB



Voorgestelde actie:

- Verbreden en verlengen van de strook voor het «afdraaien naar links» (B) door over een vijftigtal meter parkeerplaatsen (A) af te schaffen.
- Optimaliseren van de fasering van de verkeerslichten om het verkeer vlotter te maken aan het kruispunt

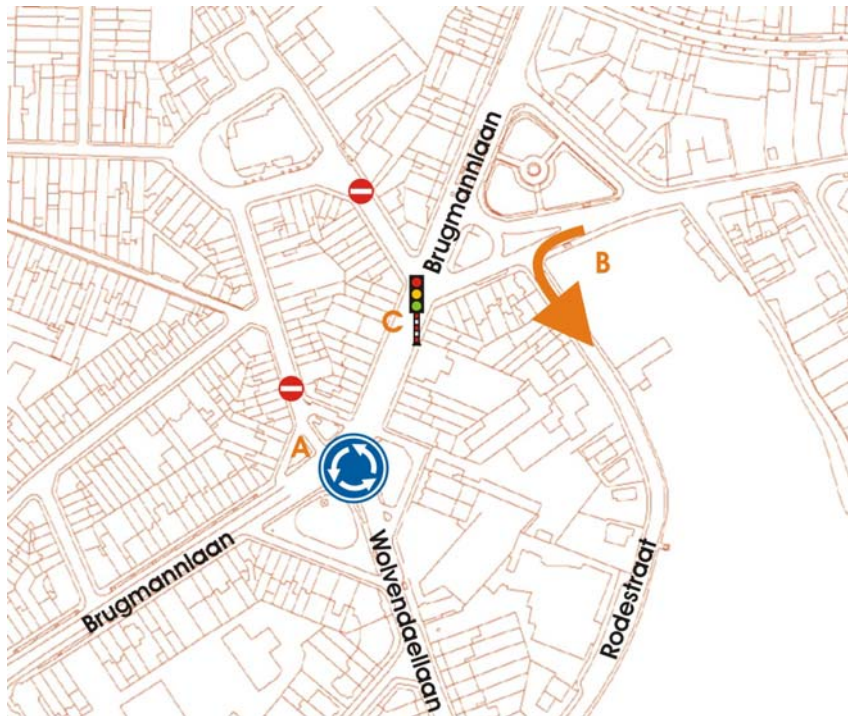
3.4.2. Marlow- en Heldensquare

Problematiek:

- Twee kruispunten nabij elkaar, verbonden door een “flessenhals”.
- Talrijke openbare vervoerslijnen. Ontoereikende reissnelheid van het openbaar vervoer ondanks de beschermde bedding.
- Het «afdraaien naar links» op de De Frélaan naar de Rodestraat is moeilijk en veroorzaakt belangrijke filevormingen in de De Frélaan (geen voorsorteerstrook).
- Kruispunt Dekenij – Brugmann vaak geblokkeerd.

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), gemeente, MIVB



Voorgestelde actie:

- Aanleg van een grote rotonde (A) op het Marlowplein, doorkruist door de trams.
- Creatie van een strook voor het « afdraaien naar links » (B) (eventueel beschermd door een verkeerslicht gecoördineerd met dit van de Brugmannlaan) vanaf de De Frélaan naar de Rodestraat.
- Van de Dekenijstraat een eenrichtingsstraat maken in de richting Helden ⇒ Sint-Pietersvoorplein en dienovereenkomstige herziening van de fasering van de verkeerslichten.

3.4.3. Vanderkindereplein

Problematiek:

- Tegen het jaar 2007 zal het kruispunt doorkruist worden door twee prioritaire hoogwaardige tramlijnen (3 et 51), en aan het eindstuk van de Churchilllaan is de terminus van beide tramlijnen (23 en 24) voorzien.

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), MIVB, gemeente.

Voorgestelde actie:

- Creatie van een derde tramspoor aan het uiteinde van de Churchilllaan, aan de Ukkelse kant, behoud van beide huidige rijstroken en afschaffing van een tiental parkeerplaatsen.
- Herziening van de fasering van de verkeerslichten.
- Handbediening van de verkeerslichten door de trambestuurders.

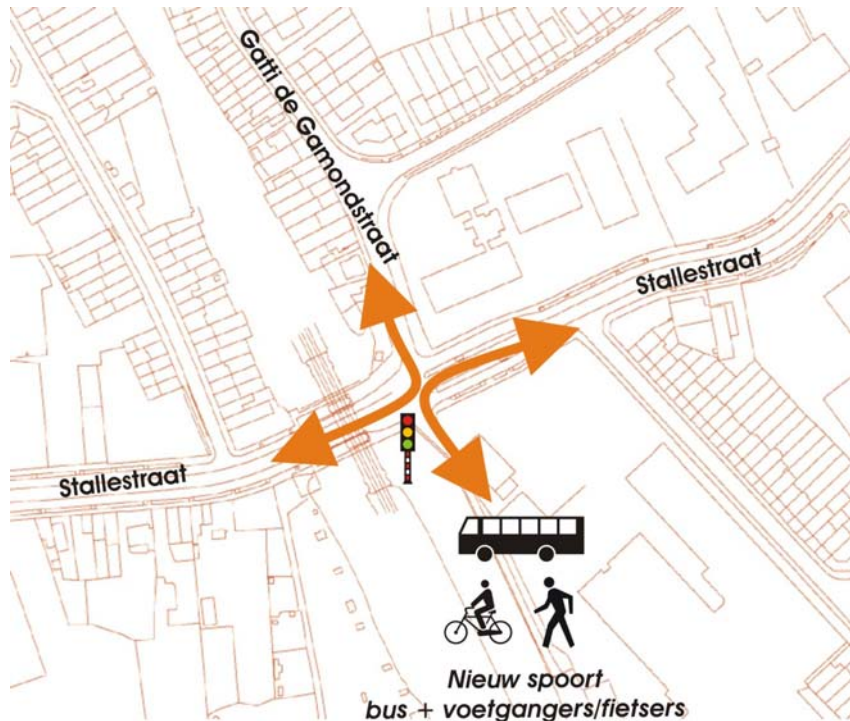
3.4.4. Kruispunt Stalle – Wagen – Gatti de Gamond

Problematiek:

- Het « afdraaien naar links » Stallestraat naar de Gatti de Gamondstraat, leidt vaak tot de stilstaande voertuigen op de tramsporen en files in de Stallestraat. Wegens de pijlers van de spoorwegviaduct is het niet mogelijk de linksafstrook te verlengen.
- De aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer en de zachte vervoerswijzen vereist de volledige heraanleg van het kruispunt.

Voorgestelde actie:

- Voor de aanleg van het nieuwe kruispunt moet de groene fase verlengd worden voor alle linksaf-bewegingen en moet de mogelijkheid voorzien worden tot een gemakkelijke toegang van de bussen tot de nieuwe weg.



3.4.5. Kruispunt Stalle – Neerstalle – Etoile

Problematiek:

- Flessenhals aan de ingang van Brussel vanaf de Ring
- Moeilijke linksaf-beweging in de richting Neerstallesteenweg \Rightarrow Stallestraat die genereert belangrijke files in de Neerstallesteenweg. Deze filevormingen moedigen het doorgaand verkeer aan in de Merlostraat en verminderen de regelmaat en de reïssnelheid van beide tramlijnen.

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), MIVB, gemeente.

Voorgestelde actie:

- Herziening van de fasering van de verkeerslichten, om een langere fase te verlenen aan het verkeer in de richting Neerstallesteenweg \leftrightarrow Stallestraat.
- Verplaatsing van de tramhalte gelegen aan het uiteinde van de Neerstallesteenweg naar het begin van de Sterstraat (vooraf: uitvoering van het Tramplan van de MIVB dat tram 18 in de Stallestraat zal afschaffen).



3.4.6. Waterloosesteenweg

Wij herinneren eraan dat het scenario voor duurzame mobiliteit na de tweede fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan de Waterloosesteenweg als *structurende bus as* definieert, waarvoor versterkte maatregelen ter verbetering van de reissnelheid van toepassing zijn.

Over het algemeen moet de heraanleg van alle kruispunten en/of de optimalisatie van de fasering van de verkeerslichten langs de hele Waterloosesteenweg bestudeerd worden in het kader van een nog uit te voeren studie inzake maatregelen ter verbetering van de reissnelheid.

De volgende voorstellen kunnen echter reeds nu geformuleerd worden. Ze kunnen plaatselijk de verplaatsing of de afschaffing van parkeerplaatsen met zich meebrengen, maar de gelijktijdige uitvoering van het parkeerplan (zie fiche C1) zal leiden tot een vermindering van de vraag naar parkeerplaatsen langs de Waterloosesteenweg.

3.4.6.1. Stuk tussen de Legrand- en de Churchillaan

Problematiek:

- Flessenhals doorkruist door verschillende belangrijke openbare vervoerslijnen: verbinding tussen radiale lijnen (Brussel – Ukkel – Sint-Genesius-Rode en verder) en orbitale lijnen (grote ringlanen).
- Ontoereikende reissnelheden.

- o Er zijn meer mensen die dat stuk van de Waterloosesteenweg met een tram of een bus gebruiken dan met een auto.

Betrokken partijen:

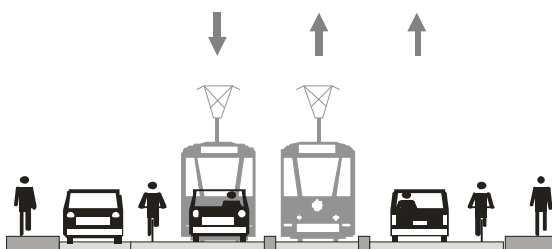
- o BUV (beheerder), MIVB, De Lijn, TEC, gemeente.

Voorgestelde actie:

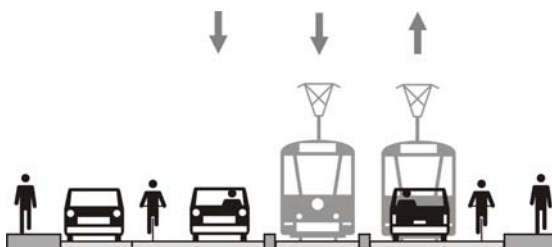
- o Op korte termijn: creatie van een baan voorbehouden voor de trams en de bussen met behoud van één rijstrook in elke richting (overeenkomstig de huidige situatie).
- o Aangezien de verkeersstromen sterk afhankelijk zijn van het moment van de dag (vooral naar Brussel 's morgens en naar Ukkel 's avonds) zal de strook voorbehouden voor het openbaar vervoer in de ene of de andere richting gebruikt worden in functie van het uur ('tidal flow'-principe). Zo zullen de trams en bussen in de hoofdrichting tijdens de spits in eigen bedding rijden, terwijl ze in de andere richting dezelfde rijstrook als de automobilisten zullen delen.
- o De fasering van de verkeerslichten van de kruispunten aan weerskanten van dit probleemstuk zullen hieraan aangepast worden. De groene fase in de as van de Waterloosesteenweg naar het zuiden zal namelijk verlengd worden om het kruispunt met de Churchillaan preventief vrij te maken bij het naderen van een tram of een bus.

Conceptuele illustratie:

- o 's morgens:



- o 's avonds:



Opmerking: dit project wordt thans door de MIVB bestudeerd.

3.4.6.2. Stuk tussen de Montjoielaan en de Groene Jagerslaan

Problematiek:

- Hoge verkeersdruk en filevormingen aan de kruispunten.
- Het onvoldoende kanaliseren van het verkeer (wegmarkering, eilandjes,...) veroorzaakt een ondoeltreffend gebruik van het rijvlak, hinderlijke of gevaarlijke gedragingen (inhalen, overmatige snelheid, dubbel parkeren,...) en versterkt het "barrière"-effect van de steenweg voor de zachte vervoerswijzen.

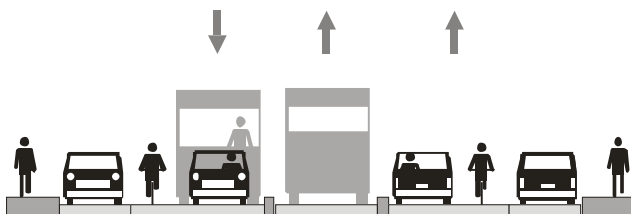
Betrokken partijen:

- BUW (beheerder), MIVB, De Lijn, TEC, gemeente.

Voorgestelde actie:

- Creatie van beschermde banen voor het openbaar vervoer (met behoud van één rijstrook in beide richtingen): naar het zuiden tussen de Langeveldstraat (of René Gobert) en de De Frélaan, naar het noorden, tussen de Groene Jagers- en de De Frélaan.

Conceptuele illustratie:



Ter hoogte van het kruispunt kan de busbaan niet onderbroken worden om twee rijstroken te behouden; een specifieke driekleurensignalisatie wordt dus geïnstalleerd zodat de bussen, die de beschermde baan verlaten, het kruispunt bij voorrang kunnen binnenrijden.

Zulke voorziening zal binnenkort geconcretiseerd worden langs de Waterlooosesteenweg, tussen de Groene Jagerslaan en de De Frélaan.

3.4.6.3. Kruispunt met de Ter Hulpensesteenweg

Problematiek:

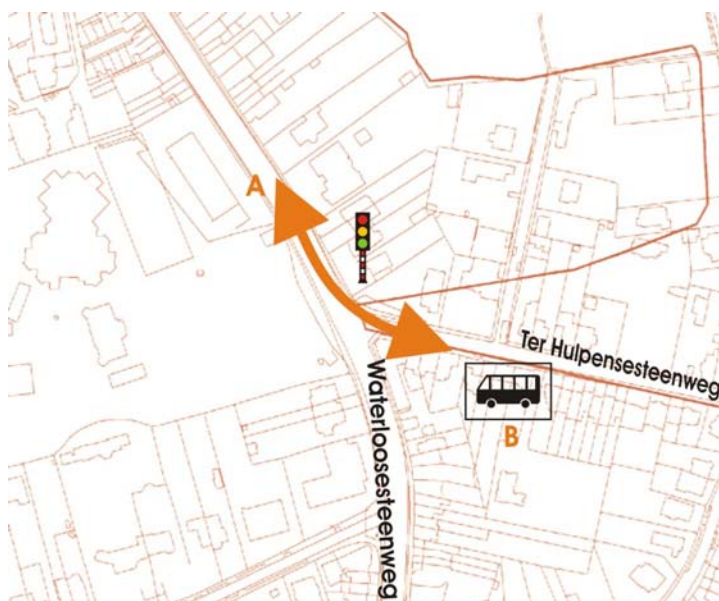
- Talrijke linksaf-bewegingen tussen de Waterlooosesteenweg (noordkant) en de Ter Hulpensesteenweg
- De MIVB-halte aan het begin van de Ter Hulpensesteenweg veroorzaakt tijdens de spitsuren filevorming en opstoppingen aan het kruispunt met de Waterlooosesteenweg (einde van de schooldag)

Betrokken partijen:

- o BUV (beheerder), MIVB, gemeente.

Voorgestelde actie:

- o Verlenging van de linksafstrookstrook (A) van de Waterlooosesteenweg naar de Ter Hulpensesteenweg
- o Verplaatsing van de MIVB-halte (B). Een optie is het verplaatsen van de halte verder in de Ter Hulpensesteenweg, maar dit verwijdert de halte van de toegangen tot de Europese School. Een andere optie is het naar achter verplaatsen van de halte in de Waterlooosesteenweg; dit vereist de aanleg van een bussas, beschermd door verkeerslichten zodat de bussen veilig naar de Ter Hulpensesteenweg kunnen afdraaien.



3.4.6.4. Diesdellekruispunt

Voorgestelde actie:

- o Aanleg van een rechtsafstrook voor de bewegingen tussen de Waterlooosesteenweg (noordkant) en de Zijlaan (als begeleidingsmaatregel voor de aanleg van de zone 30 Lancaster – Hamoir).
- o Verlenging van de groene fase voor deze beweging.

3.4.6.5. Stuk tussen de Diesdelle en de Kleine Hut

Langs dit stuk is de steenweg breed genoeg voor de plaatselijke installatie van rijbanen voorbehouden voor het openbaar vervoer met behoud van de huidige capaciteit aan de kruispunten (eventuele onderbreking van de eigen bedding ter hoogte van het kruispunt, en in voorkomend geval, met prioritaire toegang tot het kruispunt voor de bussen).

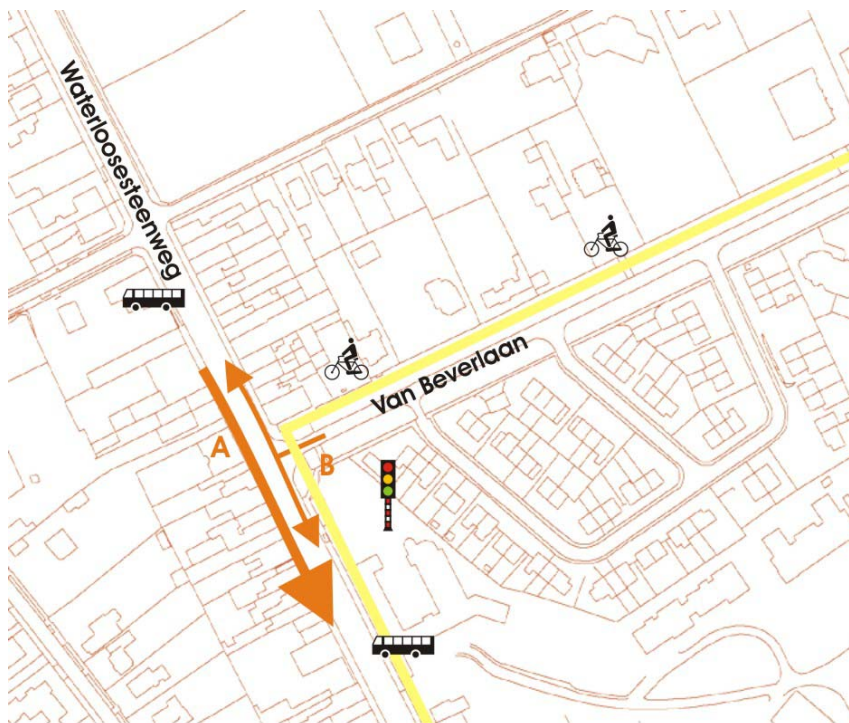
Aan de kruispunten staan de voorzieningen in voor:

- o het ontmoedigen of het beletten van de «afdraaien naar linksaf-bewegingen in de woonwijken behalve aan de kruispunten met verkeerslichten (driedubbel doel: bescherming van de woonzones, vlottere verkeersdoorstroming en veiliger verkeer);
- o het vermeerderen en beveiligen van de oversteekplaatsen voor de voetgangers en voor de fietsers;
- o het vertragen van de snelheid van de automobilisten.

Kruispunt Waterloo – Van Bever

Voorgestelde actie:

- o Concretiseren (wegmarkering) van een voorsorteerstrook voor de linksaf-bewegingen de Waterloosesteenweg (noordkant) naar de Van Beverlaan om het verkeer vlotter en veiliger te maken (A)
- o Aanleg van een voorsorteerstrook aan het uiteinde van de Van Beverlaan (B)
- o Aanleg van een vrijliggend fietspad langsheen de Van Beverlaan en op de Waterloosesteenweg, tussen de Van Beverlaan en de Prins Van Oranjelaan.
- o Voorrang voor de bussen bij het naderen van het kruispunt, in het kader van de aanleg van busbanen aan weerskanten van het kruispunt



Kruispunt van de Prins van Oranjelaan

Voorgestelde actie:

- Creatie van een voorsorteerstrook op de Prins van Oranjelaan, aan het kruispunt met de Waterlooossteenweg (begeleidingsmaatregel voor de uitvoering van de zones 30 in de omliggende straten)

Kruispunt van de Kleine Hut

Voorgestelde actie:

- Heraanleg van het kruispunt tussen de Waterlooossteenweg en de Sint-Hubertusdreef om de automobilisten ertoe te brengen de Sint-Hubertus- en de Lorrainedreef te gebruiken i.p.v. de Waterlooossteenweg.

3.4.7. Kruispunt van het Horzelplein

Problematiek:

- Kruising van drie drukke assen;
- Hoge verkeersverzadiging, vooral vanaf de Horzelstraat. De verdichting van de bebouwing in het zuiden van Ukkel zal leiden tot een vermeerdering van het verkeer langs de Horzelstraat.
- Ontoereikende reissnelheid van de trams en de bussen.

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), MIVB, gemeente.



Voorgestelde actie:

- Verlenging van de groene fase vanaf de Horzelstraat door de creatie (herstel) van een specifieke fase voor het afdraaien naar rechts (Horzelstraat ⇒ Gouden Kasteelstraat).
- Handbediening van de verkeerslichten door de trambestuurders, met preventieve verlenging van de groene fase vanaf de Alsebergsesteenweg, om het kruispunt vrij te maken bij het naderen van een tram.
- Bestuderen op lange termijn van de uitvoerbaarheid van een « afdraaien naar rechts »-strook tussen de Horzelstraat en de Gouden Kasteelstraat (met lichte "overlapping" op het Texaco-terrein) en aanleg van een rotonde op het gehele kruispunt.

3.4.8. Kruispunt tussen de Sint-Jobsesteenweg, de Gouden Kasteelstraat en de Engelandstraat

Problematiek:

- Kruising van drie drukke assen
- Hoge verkeersverzadiging vanaf de Sint-Jobsesteenweg

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), MIVB, gemeente.

Voorgestelde actie:

- Aanleg van een rotonde.



3.4.9. Kruispunt tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Diepestraat

Problematiek:

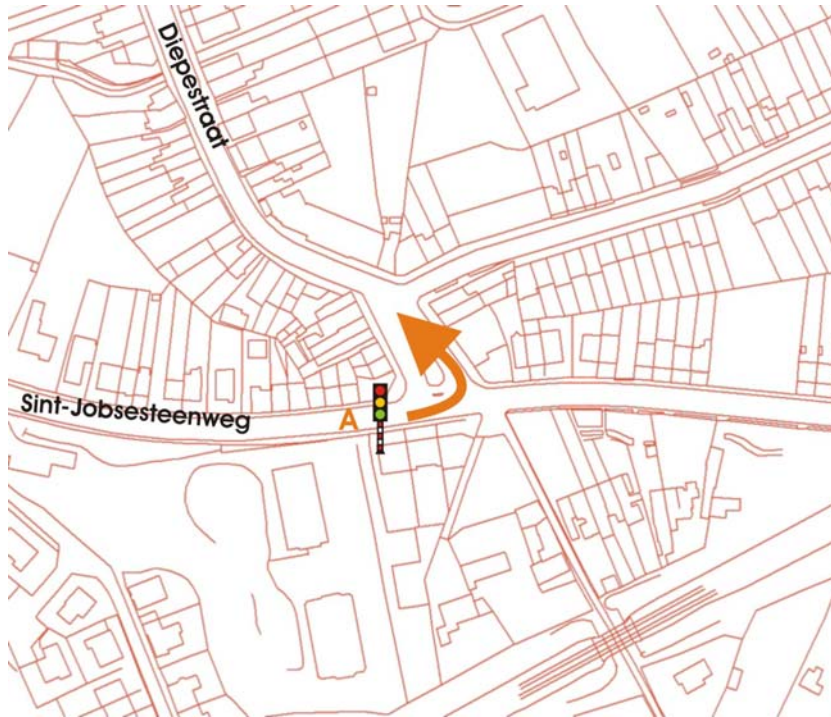
- Hoge verkeersverzadiging langs de Sint-Jobsesteenweg
- Moeilijke linksaf-beweging naar de Diepestraat, wat files in de Sint-Jobsesteenweg en een verslechtering van de reissnelheid van bus 41 veroorzaakt.

Betrokken partijen:

- BUV (beheerder), MIMB, gemeente.

Voorgestelde actie:

- Creatie van een linksafstrook bij het naderen van het kruispunt.



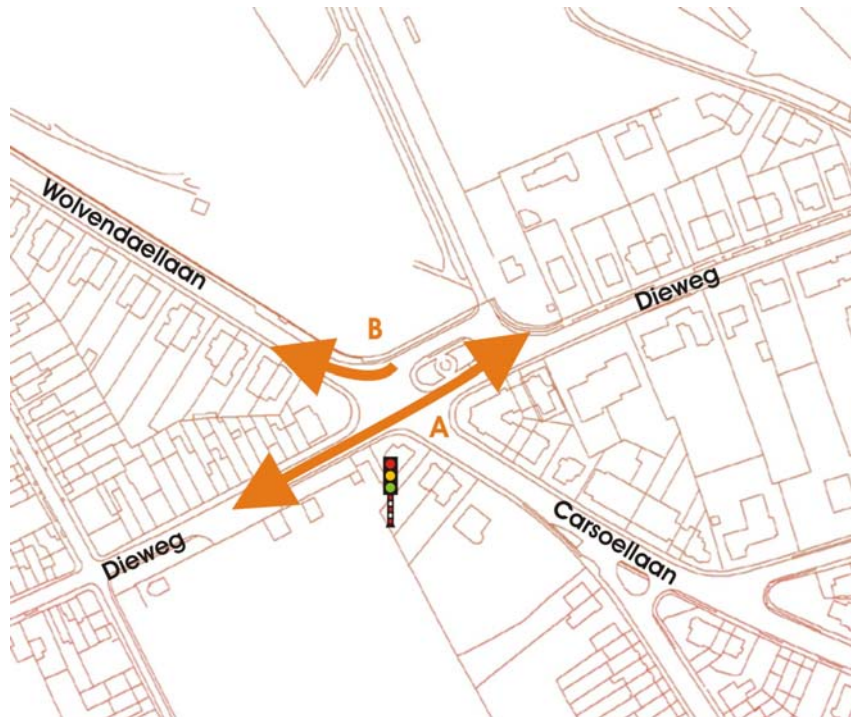
3.4.10. Kruispunt tussen de Dieweg, de Jean en Pierre Carsoellaan en de Wolvendaellaan

Problematiek:

- Hoge verkeersverzadiging in de Dieweg.
- Afschaffing van de tramterminus tegen 2007 in het kader van de uitvoering van het Tramlan.

Betrokken partijen:

- Gemeente, MIVB



Voorgestelde actie (na uitvoering van het Tramplan):

- Neutralisatie van de regelmatig uitgebatede tramterminus en creatie van een rechtsafstrook (B) tussen de Dieweg en de Wolvendaellaan.
- Verlenging van de groene fase in de as van de Dieweg (A) (recuperatie van de specifieke fase gebruikt door de manoeuvrerende trams aan de terminus)

3.5. Detail van de te ondernemen acties ten bate van de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit

De uitvoering van het Verkeersplan voor alle vervoerswijzen zal gepaard gaan met een geheel van plaatselijke acties ter verbetering van het comfort en de veiligheid van de voetgangers en de fietsers.

Deze acties worden hierna onder de vorm van fiches voorgesteld:

- A1. Signalisatieplan voor de voetgangers
- A2. De specifieke behoeften van de personen met beperkte mobiliteit voor de openbare voorzieningen in aanmerking nemen;
- A3. Veralgemeenen van de fietssassen aan de kruispunten met verkeerslichten;
- A4. Verhoging van de veiligheid van de fietsers aan de uitmonding van de beperkte eenrichtingswegen;
- A5. Ontwikkeling van een net van gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes en andere fietsvoorzieningen;
- A6. Voorzieningen om het “barrière”-effect te verminderen.

Fiche A1

Signalisatieplan voor de voetgangers

Maatregel

De leesbaarheid van de specifieke infrastructuur voor de voetgangers verbeteren en een signalisatieplan voorzien voor deze laatste.

Nagestreefde doelstelling

- De verplaatsingen te voet bevorderen.

Aard van de actie

- Signalisatie
- Communicatie

Lokalisatie

Het gehele gemeentelijke grondgebied.

Beschrijving van de maatregel

De looproutes vervullen twee functies:

- Korte dagelijkse verplaatsingen
- Vrijtijdsverplaatsingen

Het signalisatieplan omvat de bewegwijzering naar de verschillende Ukkelse activiteitenpolen:

- Gemeentehuis en diensten van het gemeentebestuur;
- OCMW;
- Stations;
- Ziekenhuizen;
- Handelskernen;
- Specifieke wijken: Sint-Job, de Kat, Centrum, enz...
- Openbare parken en groene ruimten;
- Sportinfrastructuren (zwembad inbegrepen);
- Culturele infrastructuur: Cultuurcentrum, museum (Huis Van Buuren), Roze Hoeve;

- Opmerkelijke plaatsen: Tillensblok e.a., Neckersgatmolen, Vrone Rode hoeve, Roze Hoeve, Sint-Elooi hoeve;
- Begraafplaatsen.

Alle **paden buiten het wegennet** zullen bovendien geïdentificeerd worden met een signalisatiebord met vermelding van hun naam en de straat waarin ze uitmonden.

Men zal ervoor zorgen niet te veel signalisatieborden te installeren aangezien er al talrijke gevarieerde borden bestaan die het lopen van de voetgangers op de voetpaden hinderen en belangrijke berichten achter minder belangrijke berichten verbergen.

Een **kaart** met de looproutes en de verschillende uitrustingen van elke wijk zal ook opgemaakt worden om de voetgangers te helpen op korte afstanden hun weg te vinden.

Het belang van de maatregel

Ukkel beschikt over een tamelijk belangrijk erfgoed aan paden buiten het wegennet. Meerdere van deze paden hebben een zeker esthetisch en historisch karakter. Maar ze zijn vaak weinig bekend en worden weinig gebruikt voor hun oorspronkelijk doel, te weten verplaatsingen te voet tussen de verschillende Ukkelse activiteitenplaatsen.

Deze looproutes beter afbakenen zal hun leesbaarheid vanaf de wegen verbeteren.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Wegendienst, BIM
Financiering	Gemeente, Gewest
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Wijkcomités

Fiche A2

Personen met beperkte mobiliteit

Maatregel

Voor de openbare voorzieningen de specifieke behoeften van de personen met beperkte mobiliteit in aanmerking nemen en waken voor de goede toegankelijkheid van de door hen bezochte plaatsen

Nagestreefde doelstelling

- Verbetering van de toegankelijkheid voor PBM's van de activiteitenplaatsen.

Aard van de actie

- Aanpassing van de infrastructuren en van de openbare gebouwen.

Lokalisatie

Door de personen met beperkte mobiliteit druk bezochte plaatsen:

- Gemeentehuis en diensten van het gemeentebestuur
- OCMW
- Ziekenhuizen
- Openbare parken
- Sportinfrastructuren(zwembad inbegrepen)
- Cultuurcentrum, museum, andere culturele infrastructuren
- Looproutes en winkels in de handelskernen
- Begraafplaatsen
- Postkantoren
- Bankagentschappen

Beschrijving van de maatregel

In de openbare ruimten moeten de uitrustingen voor de PBM'S systematisch het volgende bevatten:

- voor de PBM'S voorbehouden parkeerplaatsen;
- openbare vervoershaltes ingericht volgens de PBM-normen (zie fiche B4);

- **ononderbroken looproutes** tussen de parkeerplaats of de openbare vervoershalte en de eigenlijke uitrusting.

De looproutes moeten beantwoorden aan de volgende kenmerken¹:

- looproute op begane grond of naleven van minimale hellingen (de aanbevolen hellingen zijn: 5 % op 10 m, 7 % op 5 m, 8 % op 2 m, 12 % op 0,5 m);
- minimale breedte van de looproute van 1,5 m (de doorgangsbreedte van de deuren of langs bepaalde uitrustingen kan tot 0,9 m beperkt worden op een minimale afstand);
- uitsteeksels of drempels met een maximum hoogte van 2 cm (afgeschuind of afgerond);
- transversale helling of verkanting van maximum 2% om borg te staan voor de stabiliteit van de rolstoelen en voor een gemakkelijke verplaatsing met wandelstokken;
- greephoogte: 0,80 m vanaf de grond met dubbele handgreep op 0,75 m en 0,90 m;
- anti-slip grondbedekking zonder hindernis voor de voeten of de rolstoelen;
- roosters, slikkers met sleuven en openingen met een maximum breedte of diameter van 2 cm;
- Blindengeleidingtegels.

Deze basisprincipes moeten aangevuld worden door inrichtingen binnen de gebouwen zodat de PBM'S van deze plaatsen en diensten gebruik kunnen maken.

In Ukkel werd nu reeds een beleid voor de inrichting van de openbare uitrustingen gestart. De realisaties en projecten werden voorgesteld in een door de Dienst Werken uitgegeven brochure². De voorgestelde maatregel is de voortzetting van het aan de gang zijnde beleid.

Het belang van de maatregel

Iedereen streeft ernaar zich vrij zonder hindernis te verplaatsen. De vrije toegang tot de levensruimtes zonder afhankelijkheid noch hulp van een derde is een van de voorwaarden van het principe van gelijkheid van kansen en niet-discriminatie t.o.v. de gehandicapten.

Iedere burger kan bovendien op elk ogenblik zijn mobiliteit voorlopig of definitief, geheel of gedeeltelijk verliezen: de toegankelijkheid voor de PBM'S is dus de zaak van iedereen.

¹ « Une ville pour tous » - ANLH / COOPARCH-R.U 2000

² De toegang voor personen met een beperkte mobiliteit... De Gemeente zet zich in ! Gemeente Ukkel, Schepenambt van Werken – 2005.

De nodige investeringen kunnen soms belangrijk zijn maar er moet op worden gewezen dat de toegankelijkheid voor de PBM's nu in aanmerking moeten genomen worden in elk project m.b.t. de aanleg van de openbare ruimte of de bouw van een nieuwe uitrusting. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de toegankelijkheid voor de PBM'S in alle nieuwe aanlegprojecten.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Gemeente en Gewest
Financiering	Gemeente en Gewest
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Beheerders van de verschillende uitrustingen en uitbaters van het openbaar vervoer
Andere geraadpleegde partners	Verenigingen die de PBM'S vertegenwoordigen

Opvolgingsindicator

Aard/Definitie van de indicator	Aantal voor de PBM'S toegankelijke uitrustingen
Huidige toestand	Werden reeds aangepast: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeentehuis • Administratief gebouw (Dansestraat 25) • Gebouw van de Sociale Actie • Gemeentegebouw: reinheid, jeugd en OCMW (Alsembergsesteenweg 860) • Bibliotheek Montjoie • Zaal 1180 • Omnisportzaal Neerstalle • Cultuurcentrum
Nagestreefde toestand	Alle gemeentelijke uitrustingen vermeld in § 'Lokalisatie' moeten tegen 2009 aangepast worden

Fiche A3

Fietssassen

Maatregel

Aanleg van fietssas aan alle kruispunten met verkeerslichten van de gemeente.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de zichtbaarheid van de fietsers aan de kruispunten
- Sensibilisering van de automobilisten wat betreft de aanwezigheid van fietsers op de weg.

Aard van de actie

- Lichte infrastructuurmaatregel.

Lokalisatie

Alle kruispunten met verkeerslichten van de gemeente

Beschrijving van de maatregel

De fietssassen laten de fietsers toe zich voor de stilstaande auto's te positioneren wanneer het verkeerslicht rood is, waardoor ze zichtbaarder worden en minder uitlaatgassen inademen.

Wanneer ze weer vertrekken, beschikken ze over een voorsprong t.o.v. de andere gebruikers en kunnen ze gemakkelijker en veiliger naar links afdraaien of rechtdoor rijden.

Een fietssas is een horizontale wegmarkering, dat minstens 4 meter lang moet zijn en voorafgegaan door een fietspad van minstens 15 meter lang en 1 meter breed behalve indien daardoor de breedte van de rijstrook op minder dan 2,5 meter gebracht zou worden.



Foto 1 Fietssas in de Dodonéestraat, aan het kruispunt met de Churchillaan

Hierna volgen de uit te rusten kruispunten met verkeerslichten en kruispuntarmen:

Tabel 1 Bestaande uitrustingen en fietssassen aan de Ukkelse kruispunten

Kruispunt	Aantal uit te rusten armen	Aantal reeds uitgeruste armen
Ster/Neerstalle	4	0
Stalle/Gatti de Gamond	4	0
Globe	4	0
Coghen/Alseberg	6	0
Mozart/Alseberg	4	0
De Bue/Alseberg	4	0
Labarre/Alseberg	3	0
Calevoet	3	0
Horzel	5	0
Coghen/Messidor	4	4
Coghen/Brugmann	4	4
Helden	7	6
Marlow	4	0
Brugmann/Messidor	4	2
Brugmann/Karmelieten	4	0
Vanderkindereplein	5	0
Vanderkindere/Cavell	3	0
Churchill/Cavell	4	0
Churchill/Dodonée	4	2
Churchill/Waterloo	4	0
De Fré/Waterloo	4	0
De Fré/Florida	4	2
De Fré/Beeldhouwers	0	0
Wolvendael/Rode	4	1
Wolvendael/Dieweg	4	2
Diepe/Sint-Job	3	1
Sint-Jobseplein	4	0
Waterloo/Groene Jager	3	3
Waterloo/Ter Hulpen	3	0
Waterloo/Montana	2	2
Waterloo/Zijlaan	3	0
Diesdelle	3	0
Waterloo/Victor Emmanuel III	2	2
Waterloo/Vossen	3	3
Waterloo/Foestraets	4	4
Waterloo/Van Bever	3	3
Waterloo/Prins van Oranje	3	0
Waterloo/Dennebos	3	0
Waterloo/Hagedoorn	3	0
Waterloo/Pijnbomen	3	0
Dolez/Engeland	4	4

Het belang van de maatregel

Het fietssas is een goedkoop element dat het uit te voeren snelle fietsverkeer veiliger maakt. De wegmarkeringen bestemd voor de fietsers zijn zichtbaar voor alle gebruikers en herinneren aan de aanwezigheid van de fietsers op de weg.

Het Fietsplan van het Brusselse Gewest voorziet tegen het jaar 2006 de realisatie van fietssassen aan alle kruispunten met verkeerslichten van het Gewest. De gemeente zal de kruispunten met verkeerslichten van de gemeentewegen uitrusten.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Wegendienst, gemeentearbeiders aan de kruispunten tussen gemeentewegen Gewestelijke Administratie voor de kruispunten tussen een gemeente- en een gewestweg
Financiering	Gemeente, Gewest
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BUV

Opvolgingsindicator

Aard/Definitie van de indicator	Aantal uitgeruste kruispunten
Huidige toestand	13
Nagestreefde toestand	Tegen 2008: Alle kruispunten met verkeerslicht (39) in Ukkel
Gekoppelde actie	Verwezenlijking door het BUV van fietssassen aan alle kruispunten met verkeerslichten op de gewestwegen

Fiche A4

Aanleg van beperkte eenrichtingswegen (BEV's)

Maatregel

Grotere veiligheid voor de fietsers aan de uitmonding van de beperkte eenrichtingswegen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Veiligheid van de fietsers
- Sensibilising van de automobilisten voor de aanwezigheid van fietsers in tegenrichting.

Aard van de actie

- Lichte infrastructuurmaatregel.

Lokalisatie

Alle BEV's van de gemeente

Beschrijving van de maatregel

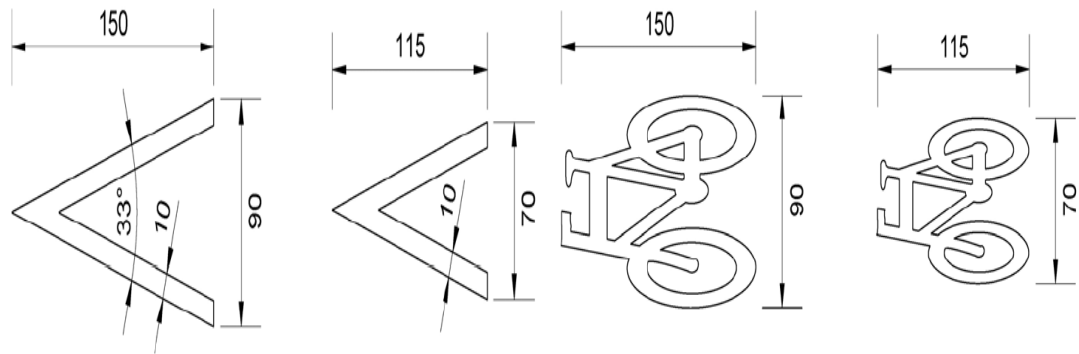
De Gemeente Ukkel heeft de Beperkte Eenrichtingswegen op haar grondgebied snel veralgemeend. De BEV's zijn veilige wegen voor de fietsers aangezien ze een visueel contact hebben met de automobilisten en zo de toestand beter controleren dan wanneer ze in dezelfde richting als de auto's rijden.

Op de zuiver plaatselijke bedieningswegen zijn de verkeersborden voldoende om borg te staan voor de veiligheid van de fietsers. In de praktijk stelt men echter vast dat de drukke wegen of de door het openbaar vervoer gebruikte wegen bijkomende maatregelen vereisen. Aan de kruispunten en aan de uitgangen van de parkings bestaat er overigens eventueel ook een gevaar wanneer de automobilisten niet verwachten dat fietsers in tegenrichting rijden.

Daar waar een gevaar vastgesteld wordt zal de Gemeente **bijkomende wegmarkeringen** in die zin uitvoeren om de aandacht van de bestuurders te vestigen op de eventuele aanwezigheid van fietsers in de tegenrichting en om de gebruikers (bestuurders en fietsers) ertoe brengen zich behoorlijk te positioneren bij het naderen van de kruispunten.

Wat betreft de verwezenlijking van deze wegmarkeringen zal de Gemeente de aanbevelingen volgen van het BIVV en van het BUV die het gebruik van sergeantstrepen met fietslogo's³ verkiezen. Op conflictplaatsen zal de rode schlam de wegmarkering beklemtonen om de impact ervan plaatselijk te versterken.

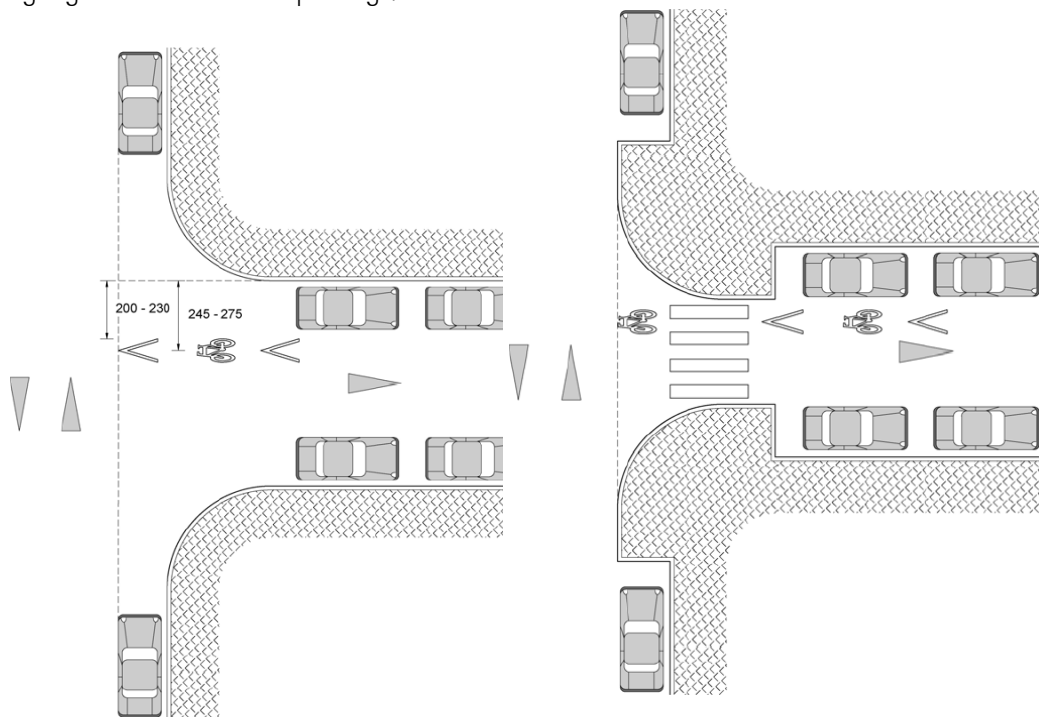
³ Aanbevelingen voor de markering voor het fietsverkeer in de tegenrichting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. BUV-BIVV 2004.



Standaard	Mini	Standaard	Mini
B =: 90 cm	B = 70cm	B = 90 cm	B = 70 cm
L = 150 cm	L = 115 cm	L = 150 cm	L = 115 cm
Streepdikte = 10 cm		Streepdikte = 10 cm	

Figuur 1 – Afmetingen van de te gebruiken sergeantstrepen en fietslogo's (bron BUV-BIM).

Deze markeringen kunnen indien nodig ononderbroken herhaald worden langs de hele beperkte éénrichtingsweg. Ze worden systematisch gebruikt aan de kruispunten en aan de uitgang van druk bezochte parkings.



Figuur 2 - Voorbeelden van markering sergeantstrepen + logo aan het kruispunt met rechtsvoorrang (bron BUV-BIVW)

Een gemarkeerd fietspad zal overigens in alle door bussen gebruikte BEV's aangelegd worden:

- Lindenlaan, tussen de Godshuizenlaan en de Kriekenputstraat;
- Homborchveldlaan;
- Groeselenbergstraat.

Op dezelfde wijze wordt het stuk van de Vanderkinderestraat tussen de Mutualiteitstraat en het Vanderkindereplein weer geopend voor de fietsers in de tegenrichting, en dit via de aanleg van een gemarkeerd fietspad en verkeerslichten voor de fietsers aan de uitmonding op het Vanderkindereplein.

Deze wegmarkeringen moeten geregeld onderhouden worden.

Het belang van de maatregel

De Gemeente Ukkel is een van de eerste Brusselse gemeenten die de BEV's op haar gehele grondgebied heeft veralgemeend. Niettemin zijn de meeste automobilisten er nog niet aan gewend een fietser in de tegenrichting te ontmoeten en menen ze daardoor dat de BEV's te gevaarlijk zijn.

De veralgemening van de wegmarkeringen aan de uitmonding van de BEV's is een geschikte oplossing voor dit probleem aangezien de automobilist veel minder verrast wordt.

De grondmarkering is een zichtbare actie ten voordele van de fietsers en vereist een tamelijk matig budget in verhouding tot de daaruit voortvloeiende veiligheid. Bovendien zijn de gevaarlijkste kruispunten van Ukkel over het algemeen kruispunten met een gewestweg. Voor deze laatste belast het Gewest zich op zijn kosten met de plaatsing van verkeersborden en de wegmarkeringen.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Wegendienst, gemeentearbeiders Gewest: aan de uitmonding op een Gewestweg
Financiering	Gemeente en Gewest aan de uitmonding op een Gewestweg
Andere bij de uitvoering	BUV Fietsdienst

betrokken partners	
Andere geraadpleegde partners	Fietsverenigingen

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal uitgeruste kruispunten
Huidige toestand	Te bepalen
Nagestreefde toestand	Alle gevaarlijke wegen tegen 2008

Gekoppelde acties	Verwezenlijking door het BUV van fietssassen aan alle kruispunten met verkeerslichten op de gewestwegen
-------------------	---

Fiche A5

Fietsvoorzieningen**Maatregel**

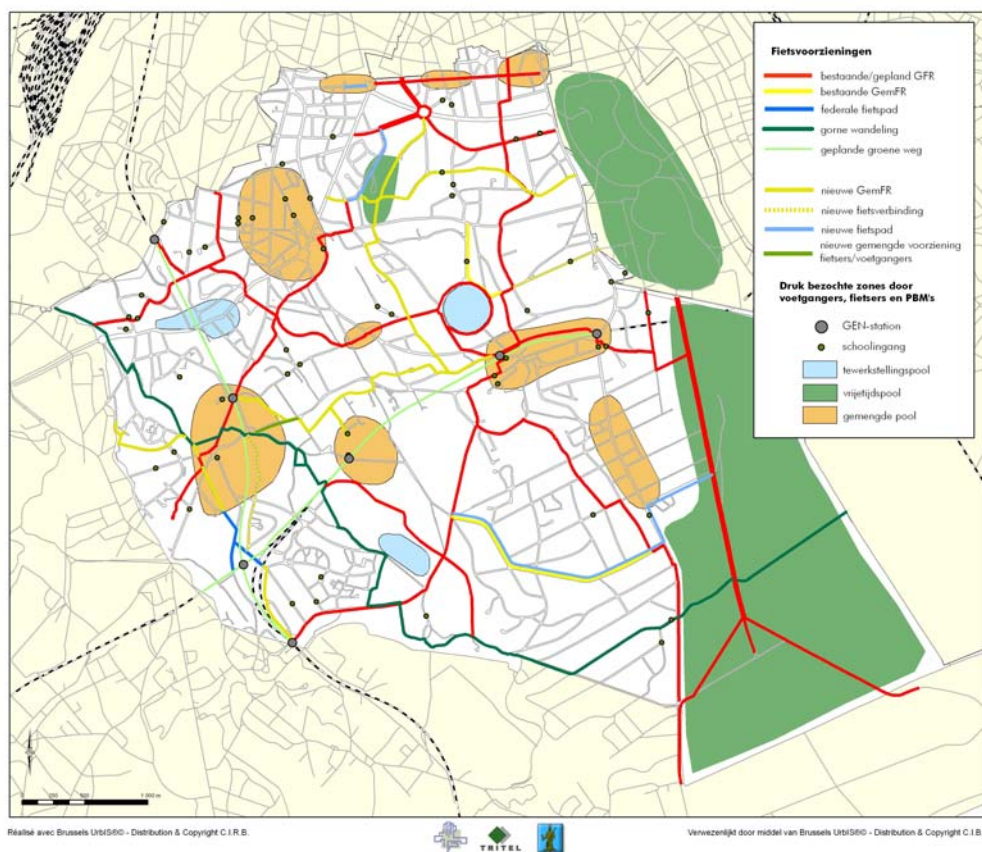
Ontwikkeling van een netwerk van gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes en andere fietsvoorzieningen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- De verplaatsingen per fiets beveiligen en aanmoedigen
- Het net van de fietsvoorzieningen verbeteren.

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel.

Lokalisatie

Beschrijving van de maatregel

Tegen 2009 zal het Gewest **19 voorziene gewestelijke fietsroutes uitvoeren** over de 19 Brusselse gemeenten. De gewestelijke fietsroutes zijn vooral bestemd voor de intergemeentelijke verplaatsingen per fiets. Dit net kan dus onvoldoende zijn voor kortere verplaatsingen binnen het gemeentelijke grondgebied.

De gemeente steunt overigens de aanleg van de **groene wandeling**, het verbeteren van groene snoeren en van de door het BIM ontwikkelde gemengde looproutes (fietsers en voetgangers) langs de spoorwegen – project voor de **groene wegen**.

De Gemeente heeft bovendien al twee gemeentelijke fietsroutes aangelegd (respectievelijk op de Houzeau- en op de Prins van Oranjelaan). Deze laatste zullen gerenoveerd worden en een fietspad zal geïnstalleerd worden langs de Prins Van Oranjelaan.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan voorziet de **creatie van 4 bijkomende ononderbroken gemeentelijke fietsroutes** in aanvulling van het net van gewestelijke fietsroutes. Het doel is vooral de bestaande infrastructuur te benutten, zoals de doodlopende straten, de woonstraten, de paden, enz...en veilige verbindingen te creëren tussen deze nu onderbroken stukken. Deze routes moeten voorzien zijn van een gelijkaardige signalisatie en afbakening als deze van de gewestelijke fietsroutes.

Naast deze vier hierna volgende ononderbroken fietsroutes zal de Gemeente diverse **andere kortere fietsverbindingen** creëren om sommige wijken of uitrustingen te verbinden met het net van gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes.

Tenslotte zal de Gemeente er op waken om de infrastructuur voor de fietsers correct te onderhouden.

A. Gemeentelijke fietsroute Brugmann – Waterloo



Deze route heeft tot doel een kalm en veilig alternatief voor de De Frélaan te bieden voor de fietsers die van de Brugmannlaan naar de Waterlooosesteenweg en het Ter Kamerenbos willen rijden.

Deze route vormt een verbinding tussen de GewFR2 en de Burgemeester Herrinckxlaan, bedient het zwembad Longchamp en de school Notre-Dame-des-Champs, kruist de GewFR1 ter hoogte

van de Moscikilaan, bedient het ziekenhuis Sint Elisabeth en mondt ten slotte uit op de Waterloosesteenweg ter hoogte van de Bibliotheek Montjoie.

Deze route volgt vooral paden buiten het wegennet of zuiver plaatselijke wegen; voorzieningen zijn echter noodzakelijk om het comfort van de fietsers te verbeteren:

- Tussen de Brugmann- en de Elleboudtlaan is het verkeer het drukste. Er is echter voldoende ruimte om in de Looflaan een gemarkeerd fietspad in tegenrichting aan te leggen en in de Burgemeester Herrinckxlaan een gemarkeerd fietspad, dat overigens deel uitmaakt van de GewFR2.
- Het begin van het pad buiten het wegennet naar het zwembad vanaf de Elleboudtlaan moet verbeterd worden aangezien er thans een diepe goot is die het verkeer hindert. Een parkeerplaats van het zwembad zal bovendien afgeschaft moeten worden zodat de fietsers rechtstreeks toegang krijgen tot de ingang van het gebouw zonder rond de auto's te moeten rijden.



Foto 2 Boordsteen aan de ingang van het pad buiten het wegennet tussen de Elleboudtlaan en het zwembad Longchamp

- De Lijkweg is niet geasfalteerd maar is in tamelijk goede staat voor de fietsers behalve bij hevig regenweer.
- Het stuk van de Robert Jonesstraat tussen de Lijkweg en de Erreralaan kan thans moeilijk met de fiets gebruikt worden omwille van de onregelmatige kasseienbedekking. Een oplossing moet gevonden worden om het comfort van de fietsers te verbeteren.

Een oplossing zou de aanleg van een gemengd voetpad fietsers + voetgangers kunnen zijn aangezien het voetpad op deze plaats breed genoeg is en dat dit stuk niet veel door de voetgangers gebruikt wordt.



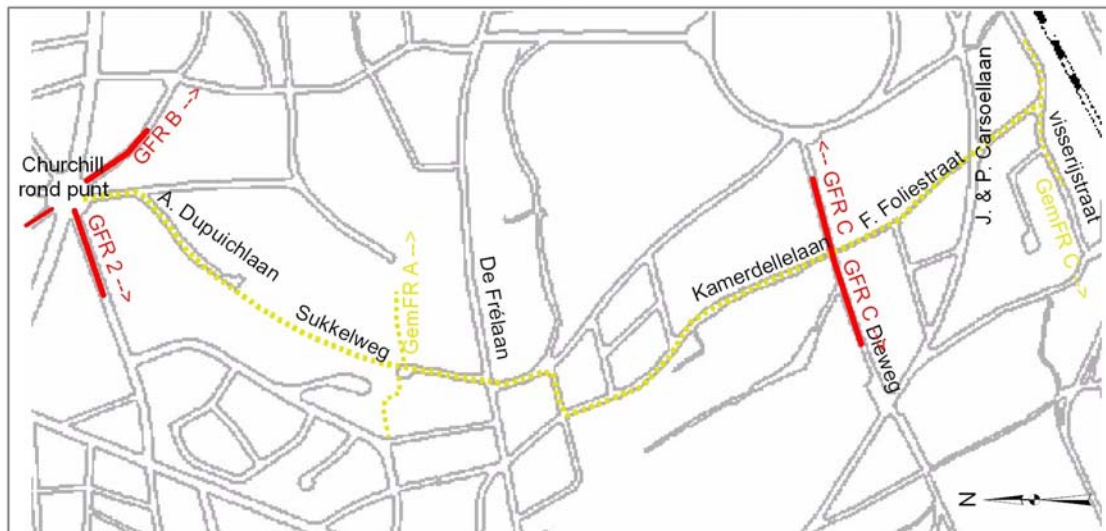
Foto 3 De kasseien van de Robert Jonesstraat



Foto 4 De eventueel in gemengde voetpaden voetgangers/fietsers aan te leggen brede voetpaden

- De kruising met de Edith Cavellstraat moet veiliger gemaakt worden, eventueel m.b.v. een oranje knipperlicht.
- Het oostelijk gedeelte van de Bosveldweg heeft opnieuw een kasseienbedekking. Hier is geen plaats op het voetpad om een fietspad aan te leggen en de woningen genereren een tamelijk hoge verkeers- en parkeerdruk die een comfortstrook uit schlamm in het gedrang zou brengen. Een zwaardere aanleg van de infrastructuur moet waarschijnlijk voorzien worden.
- Het door het verkeer niet bereikbare stuk van de Bosveldweg moet, ondanks de kasseienbedekking, ongewijzigd blijven gezien zijn duidelijk esthetische karakter.
- Het westelijk gedeelte van de Bosveldweg en van de Langeveldstraat, tussen de Floridalaan en de Waterloosesteenvweg vereist eveneens een aangepaste verbetering.

B. GemFR Churchill – Sint-Job



Deze route heeft tot doel een noord-zuidelijke fietsverbinding te bieden, en dit maximum via paden buiten het wegennet. Ze begint aan de Churchill rotonde. Een verbinding is voorzien tussen de GemFR B en 2. Ze bedient het sportcentrum Leopold Club en het zwembad, doorkruist de kalme en weinig bevolkte Kamerdellewijk en volgt de pittoreske François Folielaan naar de zone 30 Visserij waar de fietser hetzij het Sint-Jobseplein, hetzij de Kauwberg of nog de wijk van de Diepestraat en van de Sint-Jobsesteenweg kan bereiken.

Een groot deel van deze route is spijtig genoeg met kasseien bedekt en vermindert sterk zijn aantrekkelijkheid voor dagelijkse verplaatsingen per fiets. De volgende voorzieningen moeten voorzien worden:

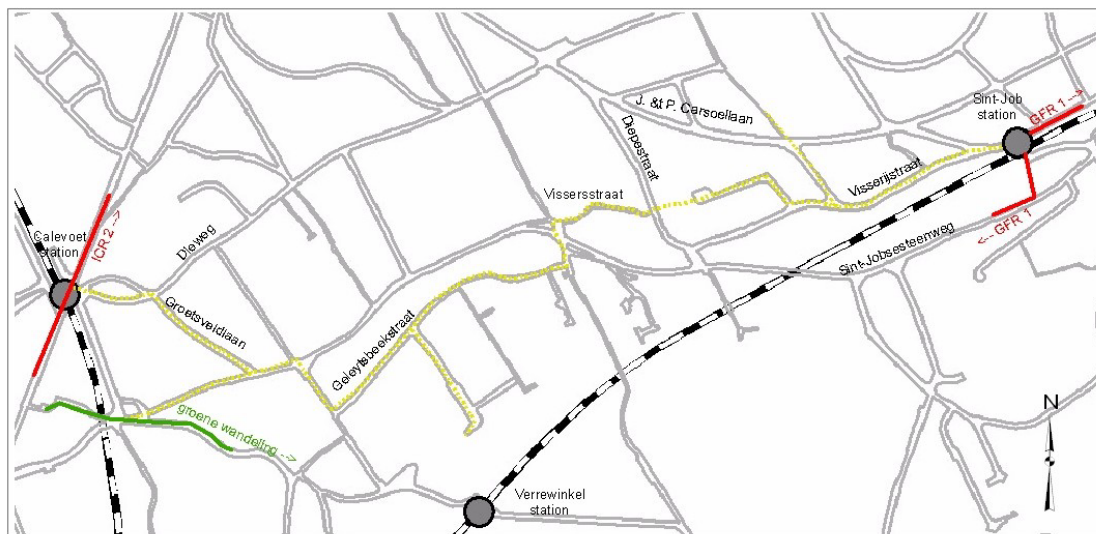
- De Sukkelweg is niet geasfalteerd maar zijn aardbedekking is tamelijk geschikt voor de fietsers zolang het niet te hevig regent. Een harde bedekking zou zijn karakter van pad in het gedrang brengen en is niet wenselijk.



Foto 5 Sukkelweg

- De kruising met de De Frélaan wordt met een verkeerslicht beveiligd.
- De kasseien bovenaan de Kamerdellelaan zijn helemaal niet comfortabel, evenals deze van de François Folielaan. Een oplossing moet gevonden worden om het comfort van de fietsers te verbeteren;
- De kruisingen met de Dieweg en de Carsoellaan zijn zwarte punten van deze route op het vlak van de veiligheid. Een fietsoversteek zou op de grond getekend kunnen worden voor het oversteken van de Dieweg. Aan de uitmonding van de François Folielaan op de Carsoellaan, zouden de fietsers verwittigd moeten worden dat ze geen voorrang hebben en zou het parkeren plaatselijk verboden moeten worden over een voldoende afstand om de fietsers een optimale visie te bieden op de voertuigen afkomstig van de Carsoellaan.

C. GemFR Sint-Jobsesteenweg



Deze route biedt de fietser een alternatief voor de Sint-Jobsesteenweg in de oost-westrichting. Ze vertrekt van het Sint-Jobstation (toekomstig GEN-station en verbinding tussen de GewFR1 en C, volgt de Visserijstraat, de Drossaardgaarde en de Visserstraat, kruist de Sint-Jobsesteenweg en volgt de Geleytsbeekstraat om het Franse Lyceum te bedienen en het Calevoetstation te bereiken via de Groeltsveldlaan of de groene wandeling aan het kruispunt Engeland/Sint-Job. De volgende voorzieningen zijn te voorzien:

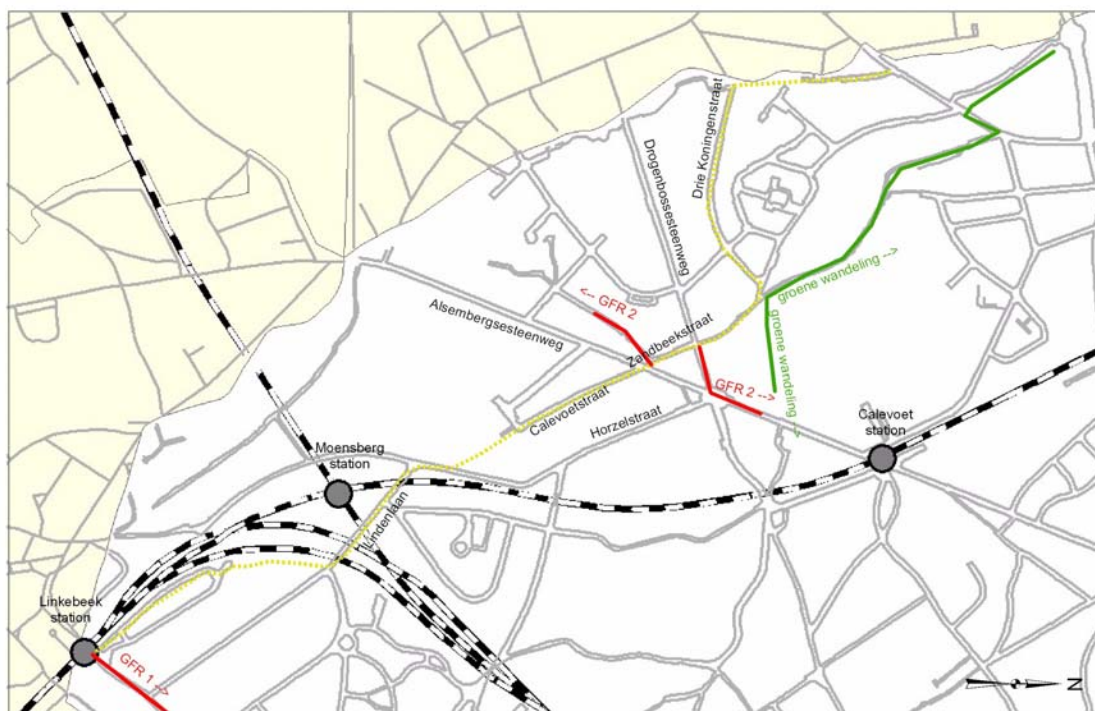
- Met een voorsorteerstrook « het afdraaien naar links » van de Carsoellaan naar de Visserijstraat vergemakkelijken;
- De Visserstraat heeft een esthetisch cachet dat niet in het gedrang gebracht mag worden maar de mogelijkheid moet toch bestudeerd worden om de berm te verbreden zodat men met de fiets erop kan rijden.



Foto 6 Ingang van de Visserstraat vanaf de Diepestraat.

- Het oversteken van de Sint-Jobsesteenweg is mogelijk aan het al aangelegde kruispunt via een slinger in de weg en middenpalen; de zichtbaarheid van de fietsers moet echter versterkt worden;
- Comfortstroken uit schlamm zijn te voorzien in de Geleytsbeek waaruit een zijweg van de GemFR naar het Franse Lyceum gaat. Een bewegwijzering naar het Verrewinkelstation is te voorzien wanneer het in dienst gesteld zal worden.
- De route bereikt de Sint-Jobsesteenweg aan het kruispunt met de Papenkasteelstraat en splitst zich in twee gedeelten:
 - Op de Groeltsveldlaan en de Dieweg moeten fietssuggestiestroken aangelegd worden naar het Calevoetstation; de Engelandstraat moet vermeden worden;
 - Een gemengde infrastructuur voetgangers/fietsers is te voorzien aan de zuidkant van de Sint-Jobsesteenweg naar de groene wandeling en het Horzelplein.

D. GemFR Linkebeekstation – Drogenbos



De route biedt een verbinding tussen bovenaan de Moensberg en de Homborch (Linkebeekstation) naar de Put van Calevoet. Ze doorkruist de Melkriekwijk en splitst zich daarna in twee gedeelten:

1. een gedeelte volgt de groene wandeling of de Melkriekstraat naar de parking van Stalle en de shopping van Drogenbos
2. een gedeelte volgt de Vervloet- en de Drie Koningenstraat naar het centrum van de gemeente van Drogenbos.

Plaatselijke voorzieningen worden voorgesteld om al aangelegde of zeer kalme en fietsvriendelijke stukken te verbinden:

- het pad tussen de Meelbessen-, de Sophoras- en de Lindenlaan moet voor de fietsers aangelegd en afgebakend worden.
- De brug van de Lindenlaan is al aangelegd, evenals het stuk van de Horzelstraat en van de Calevoetstraat langs de begraafplaats.
- De oversteekplaatsen op de Horzelstraat en de steenwegen op Alseberg en Drogenbos moeten door fietsoversteken beveiligd worden.
- De niet berijdbare gedeelten van de Drie Koningenstraat zijn thans moeilijk toegankelijk voor de fietsers; de infrastructuur ter ontmoediging van de motorvoertuigen moet zodanig aangelegd worden dat ze met de fiets gemakkelijk gebruikt kan worden.



Foto 7 De obstakels voor de motorvoertuigen in de Drie Koningenstraat zijn ook hinderlijk voor de fietsers.

E. Bijkomende infrastructuur

In aanvulling van de GewFR's voorziet het Gewest tegen 2009 specifieke fietsvoorzieningen om de fietspraktijk op alle gewestwegen te beveiligen.

De Gemeente zal de GewFR's en de GemFR'S en andere gewestelijke voorzieningen aanvullen met de realisatie van de volgende voorzieningen:

- Een fietsverbinding tussen de Lindenlaan en onderaan de Engelandstraat, via de Noordkrieken- en de Rietstraat;
- Een fietsverbinding tussen de GewFR en het Ter Kameranbos via de Sterrewacht- en de Groene Jagerslaan en de Vogelvangersweg via de Europese School;
- Een vrijliggend fietspad langs de Van Beverlaan;
- een vrijliggend fietspad langsheen de Prins Van Oranjelaan en zijn verbinding met de Van Beverlaan;
- Een van het verkeer afgezonderde gemengde infrastructuur (zoals hierboven vermeld) langs de Sint-Jobsesteenweg, tussen de Engeland- en de Papenkasteelstraat (voorzien in het bijzonder bestemmingsplan);
- Een van het verkeer afgezonderd fietspad langs de Burgemeester Herrinckxlaan; aangezien het zich op de toekomstige GewFR2 bevindt, kan het Gewest tegemoet komen in de financiering van deze infrastructuur;
- een fietssuggestiestrook voor de fietsers die in tegenrichting rijden in de Vanderkinderestraat, tussen de Mutualiteitstraat en de Albertlaan (met fietsverkeerslichten om de toegang van de fietsers tot het Vanderkindereplein te beveiligen).

F. Bijkomende wegmarkeringen

Ten slotte zal de Gemeente fietssuggestiestroken m.b.v. sergeantstrepen aanleggen op de wegen waar er automobilisten herinnerd moeten worden aan de aanwezigheid van fietsers. Dit betreft namelijk:

- de Montanalaan;
- de straten van het centrum van Ukkel: de Xavier De Buestraat, de Dekenijstraat, de Beeckmanstraat, de J. Bensstraat, de Nieuwenhovestraat.
- De wijk van de Kat en de verbindingen naar het Hoogte Honderdplein.

Het belang van de maatregel

De Gemeente Ukkel bezit een zeer rijk erfgoed aan paden buiten het wegennet, straatjes en doodlopende straten, beschermd tegen de hinder en het gevaar van het autoverkeer. Sommige ervan hebben een woonfunctie en worden vooral gebruikt door wandelaars.

Enkele plaatselijke inrichtingen en een verbetering van de afbakening zullen van hen ononderbroken looproutes maken, dus werkelijke alternatieve routes voor de zachte gebruikers.

Alle hierboven voorgestelde voorzieningen vertegenwoordigen een omvangrijk werk en vereisen bepaalde investeringen. Er moet op worden gewezen dat al deze werken niet tegelijkertijd uitgevoerd moeten worden. Met enkele doelgerichte acties kunnen de bestaande looproutes snel verbonden worden. De tabel hierna stelt een volgorde voor van de te realiseren voorzieningen, en dit op drie termijnen:

- Korte termijn (KT): wanneer de infrastructuurwerken zich beperken tot wegmarkeringen en de verbetering van de signalisatie, kunnen ze tegen 2008 gerealiseerd worden;
- Middellange termijn (MT): wanneer lichte of middelgrote infrastructuurwerken noodzakelijk zijn, zullen ze tussen 2008 en 2010 verwezenlijkt worden;
- Lange termijn (LT): wanneer de ruimte grondig heraangelegd moet worden, zullen de werken tussen 2010 en 2012 uitgevoerd worden.

Tabel 2 Volgorde van de te realiseren fietsvoorzieningen.

Fietsinfrastructuur	Type voorzieningen	Uitvoeringsperiode
GemFR Brugmann–Waterloo	<ul style="list-style-type: none"> • licht: Lijkweg • middelgroot: comfortstroken Jones- en Bosveldwegstraat • zwaar: heraanleg Langeveldstraat 	<ul style="list-style-type: none"> • Eerste stuk zwembad-Notre-Dame-des-Champs: KT • Volledige route: LT
GemFR Churchill – Sint-Job	<ul style="list-style-type: none"> • licht: Dupuichlaan, Sukkelweg • middelgroot: comfortstrook Kamerdelle, Folie 	<ul style="list-style-type: none"> • Volledige route: MT
GemFR Sint-Jobsesteenweg	<ul style="list-style-type: none"> • licht: Visserij, Drossaard, Groeltsveld, Dieweg • middelgroot: Vissers, Geleytsbeek • zwaar: Sint-Jobsesteenweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Route tot Calevoet: MT • Verbinding Horzelplein: LT
GemFR Linkebeek – Drogenbos	<ul style="list-style-type: none"> • licht: slechts enkele te verbeteren en af te bakenen verbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Volledige route: KT
Verbinding Linden-Engeland	<ul style="list-style-type: none"> • Licht 	<ul style="list-style-type: none"> • KT
Verbinding GewFR1 – Ter Kamerenbos	<ul style="list-style-type: none"> • Licht 	<ul style="list-style-type: none"> • KT
Infrastructuur mixte Sint-Jobsesteenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Zwaar 	<ul style="list-style-type: none"> • LT
Fietspad Herrinckx	<ul style="list-style-type: none"> • Zwaar 	<ul style="list-style-type: none"> • LT
Fietssuggestiestrook in de tegenrichting in de Vanderkinderestraat	<ul style="list-style-type: none"> • Middelgroot 	<ul style="list-style-type: none"> • MT
Wegmarkeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Licht 	<ul style="list-style-type: none"> • KT

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Wegendienst, gemeentearbeiders, Gewest
Financiering	Gemeente en Gewest aan de uitmonding van de gewestwegen
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BUV Fietsdienst
Andere geraadpleegde partners	Fietsverenigingen

Fiche A6

Vermindering van de « barrière »-effecten**Maatregel**

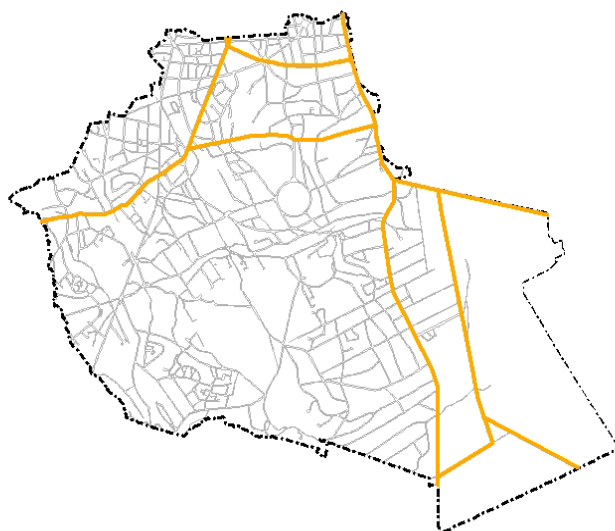
Voorzieningen ter vermindering van het barrière-effect van de grote assen die de fiets- en looproutes onderbreken.

Nagestreefde doelstelling(en)

- De veiligheid van de zachte gebruikers versterken
- De verplaatsingen te voet bevorderen

Aard van de actie

- Lichte infrastructuurmaatregelen

Lokalisatie

vooral 6 grote assen zijn hierbij betrokken:

- Waterlooosesteenweg
- Ter Hulpensesteenweg
- Lorainedreef
- as Stalle/Brugmann
- Churchilllaan
- De Frélaan

Beschrijving van de maatregelWaterloosesteenweg

De Waterlooosesteenweg is bijna over zijn hele lengte een obstakel voor de zachte gebruikers. De grote kruispunten zijn met verkeerslichten uitgerust maar er zijn talrijke kruispunten zonder veilig zebraapad.

Van het noorden naar het zuiden zijn de bij voorrang te beveiligen plaatsen de volgende:

- de kruispunten met de **Montjoie- en de Schoon Verblijfflaan**, die uitmonden tegenover een zebrapad naar het Ter Kamerenbos; de verbinding van de Montjoielaan maakt overigens deel uit van het net van GewFR;



Foto 8 Niet beveiligde verbinding tussen de Montjoielaan en het Ter Kamerenbos

- het kruispunt met de **Wilderozelaars- en de Kasteeltjeslaan**;
- het kruispunt met de **Hougoumontlaan en de Pijnbomenweg**, gebruikt voor de groene wandeling van het BIM (aanleg in uitvoering).

Lorrainedreef

Diverse Ukkelse straten geven op de Lorrainedreef uit. Ze worden allemaal wegen en paden binnen het Zoniënwood. Alleen de kruispunten van de Korporaaldreef en de Van Beverlaan worden thans beveiligd (verkeerslichten).

Deze oversteekplaatsen, en deze ten zuiden van de kleine Groenendaaldreef en de Twee Bergenweg, gebruikt voor de groene wandeling, moeten beveiligd worden (zebrapaden en oranje knipperlichten).

Stallestraat en Brugmannlaan

In de toekomst zal deze as gebruikt worden door de snelle trams van lijn 51. De vermenigvuldiging van de mogelijke voetgangersoversteekplaatsen buiten de al aangelegde kruispunten is dan ook niet wenselijk.

Het oversteken onderaan de Brugmannlaan (ter hoogte van de **Globe**, het **Marlowplein** en de **Heldensquare**) moet echter beter beveiligd worden (verlenging van de groene fase voor de voetgangers); de in § 3.4 voorgestelde aanleg van de kruispunten zal dit aspect in aanmerking nemen.

Churchilllaan

De volledige beschermde baan van de Churchilllaan belet het oversteken van deze as buiten de kruispunten met verkeerslichten.

De voetgangers die de Churchilllaan vanaf de **Lotz- en de Gabriellestraat** willen oversteken, moeten thans een lange omweg afleggen tot de kruispunten met verkeerslichten met de Edith Cavell- of de Dodonéestraat. Een oversteekplaats (zoals die van de Albertlaan te Vorst, aan de uitmonding in de Meyerbeerstraat) moet tegenover de Gabriellestraat aangelegd worden.



Foto 9 Voetgangersoversteekplaats in de Albertlaan (uitmonding van de Meyerbeerstraat)

De Frélaan

Het oversteken van de De Frélaan vanaf de **Bronweg** naar de Fonteinweg en de Zeecrabbelaan geschiedt thans zonder enige wegmarkering. Een zebrapad moet op deze plaats aangelegd worden.

Het belang van de maatregel

Over het algemeen verbetert de aanleg van oversteekplaatsen in grote mate de veiligheid van de voetgangers. Vooral de toegangen tot het Ter Kamerenbos en het Zoniënwoud moeten aangelegd worden aangezien ze gebruikt worden door gezinnen met jonge kinderen.

Betrokken partijen

De meeste bovenvermelde kruispunten bevinden zich op gewestwegen.

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	BUV
Technische uitvoering	BUV
Financiering	Gewest
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BIM, Gemeente, politie
Andere geraadpleegde partners	Wijkcomités

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aanleg van alle bovenvermelde kruispunten tegen het jaar 2012
Gekoppelde acties	Signalisatieplan voor de voetgangers (fiche A1) Ontwikkeling van de netten van GewFR en GemFR en van de groene wandeling (fiche A5)

3.6. Detail van de te ondernemen acties i.v.m. het openbaar vervoer

Het beheer van het openbaar vervoer is geen gemeentelijke bevoegdheid.

Maar de gemeente speelt een actieve rol om de toegankelijkheid tot de stations en de haltes te verbeteren. Zij is ook een bevoorrechte partner van de uitbaters en van de Gewestelijke Administratie om de reissnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer te verbeteren.

Bovendien biedt het Gemeentelijk Mobiliteitsplan de gemeente de gelegenheid om aan het Gewest en aan de uitbaters haar eisen ter kennis te brengen wat betreft de ontwikkeling van het aanbod aan openbaar vervoer op haar grondgebied.

De te ondernemen acties en de vragen van de gemeente komen op de hierna volgende actiefiches voor:

- B1. Verbetering van de multimodale toegankelijkheid en van de aantrekkelijkheid van de NMBS-stations;
- B2. Bouw van nieuwe GEN-stations aan de Disedelle en Verrewinkel
- B3. Aanleg van de openbare vervoershaltes
- B4. Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid
- B5. Creatie van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer tussen het Calevoetstation en de Stallestraat;
- B6. Vraag om bepaalde bedieningen te verlengen;
- B7. Vraag om een nieuwe busverbinding tussen Vorst, Ukkel en de ULB te creëren;
- B8. Verlenging van de metro naar Ukkel;
- B9. Harmonisering van het aanbod van de verschillende uitbaters;
- B10. Vraag om de doorgangsfrequenties op het MIVB- en het NMBS-net te verhogen;
- B11. Vraag om de tariefintegratie tussen de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS te verbeteren.

Fiche B1

Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de GEN-stations**Maatregel**

De multimodale toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van de GEN-stations verbeteren.

Nagestreefde doelstelling(en)

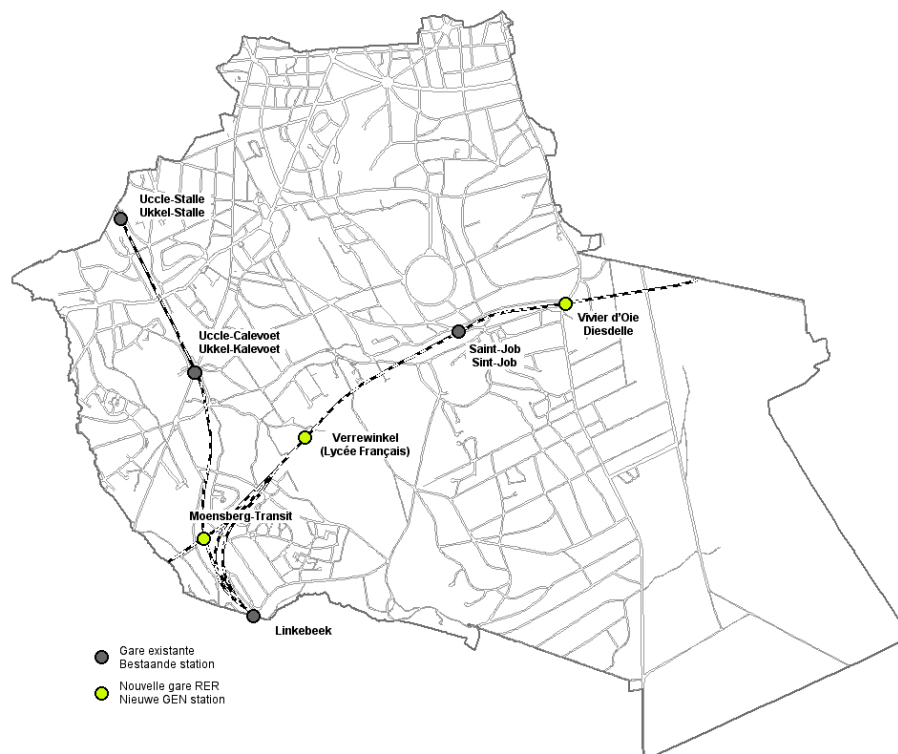
- Van het GEN in Ukkel een succes maken
- Verbeterde intermodaliteit
- Promoten van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie

Alle GEN-stations van de gemeente



Beschrijving van de maatregel

De aanleg van stations is een bevoegdheid van de NMBS. Ze moet zorgen voor een goed uitrustingsniveau in haar stations: informatie aan de reizigers, brede en comfortabele schuilplaatsen op de perrons (vooral aan de haltes van lijn 26, die niet uitgerust zijn met een gebouw voor de reizigers), een goed niveau inzake reinheid, verlichting en veiligheid.

De gemeente speelt een rol inzake verbetering van de toegankelijkheid van de stations, in het bijzonder voor de fietsers en de voetgangers, en de goede integratie ervan in de omliggende wijken. Dit gebeurt dankzij de uitvoering van de volgende maatregelen:

- De aanleg van veilige en comfortabele goed afgebakende looproutes voor de voetgangers en de fietsers;
- De systematische installatie aan weerskanten van het station van fietsstallingen, goed beschermd tegen slecht weer;
- Het verstrekken van buurtinlichtingen: liggingplan, inlichtingen inzake het omliggende openbaar vervoer enz;
- In voorkomend geval, de creatie van een parking voorbehouden voor de gebruikers van het GEN en de bescherming van het woonparkeren in de naburige straten;

Het 'groene wegen' project van BIM voorziet vrijliggende fiets- en voetpaden langs de spoorweglijnen. Dit project verbetert ook de toegankelijkheid van de GEN-stations voor zwakke weggebruikers.

Calevoetstation (Figuur 1 en 2)

Looproutes voetgangers en fietsers naar het Calevoetstation

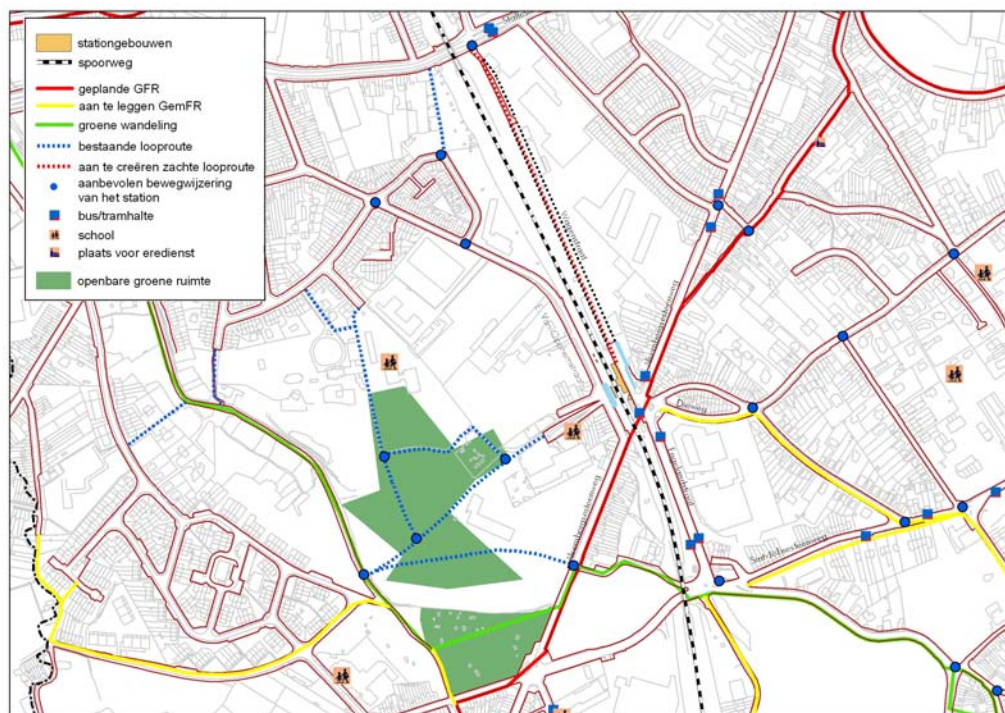
Er zijn talrijke looproutes (bestaand of voorzien door het Gewest) die het Calevoetstation bedienen:

- gewestelijke fietsroute nr 2 (Haanstraat en Alsebergsesteenweg);
- groene wandeling;
- diverse wegen doorheen het Keyenbemptbos moeten beter aangelegd en opgevaardeerd worden.

De Gemeente zal bovendien andere fiets- en looproutes aanleggen:

- een nieuwe fiets- en looproute tussen het Calevoetstation en de Stallestraat, langs de nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer (zie fiche B5);

een gemeentelijke fietsroute tussen het Calevoetstation en de Papenkasteelstraat, via de Dieweg en de Groelstveldlaan; een andere GemFR tussen het Calevoetstation en de Moensberg, via de Rietstraat (zie fiche A5).



Figuur 1 Zachte looproutes en signalisatie nabij het Calevoetstation

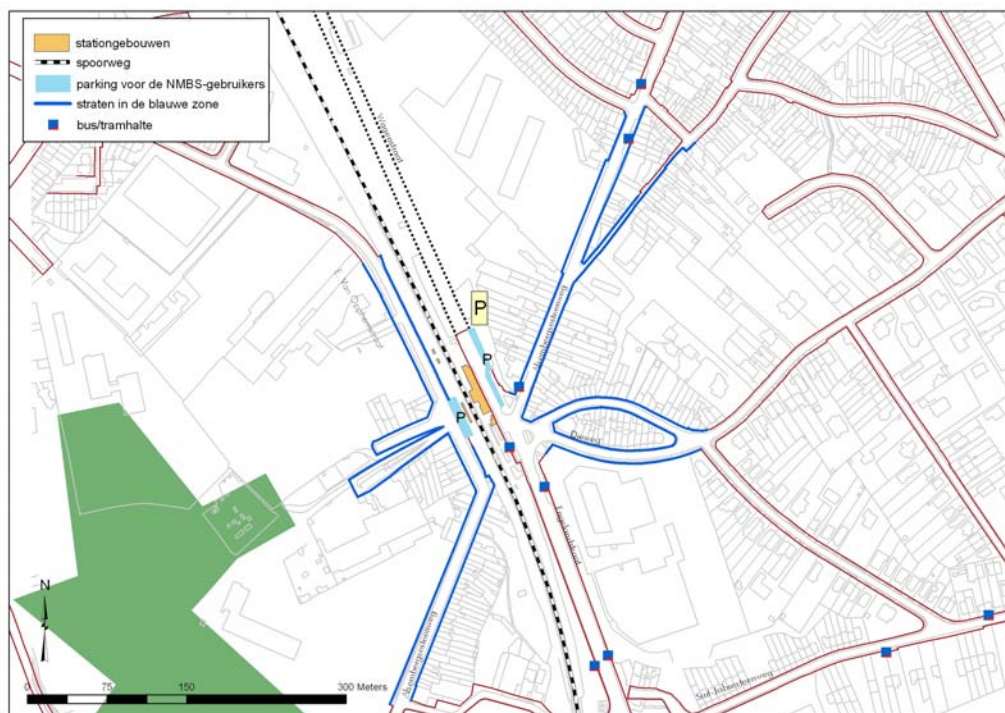
Wijken/uitrustingen bediend door het Calevoetstation:

- tewerkstellingspool van de Stalle- en de Egide Van Ophemstraat;
- scholen: Koninklijk Atheneum, Athénée Ganenou; scholen van Calevoet, Horzel, Blés d'Or en école Plein Air;
- sociale wijk van de Melkriek, Kostbaar Bloedwijk, Dieweg...;

Parkeergelegenheid

De Gemeente voorziet een parking buiten het wegennet, aan te leggen tussen de spoorweg en de Alsembergsesteenweg, in het kader van de aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer.

Een blauwe zone (niet van toepassing voor de omwonenden van het station) zal in de omliggende straten gecreëerd worden om het woonparkeren te beschermen (Figuur 2).



Figuur 2 Bescherming van het woonparkeren rond het Calevoetstation

Station Ukkel Stalle (Figuur 3)

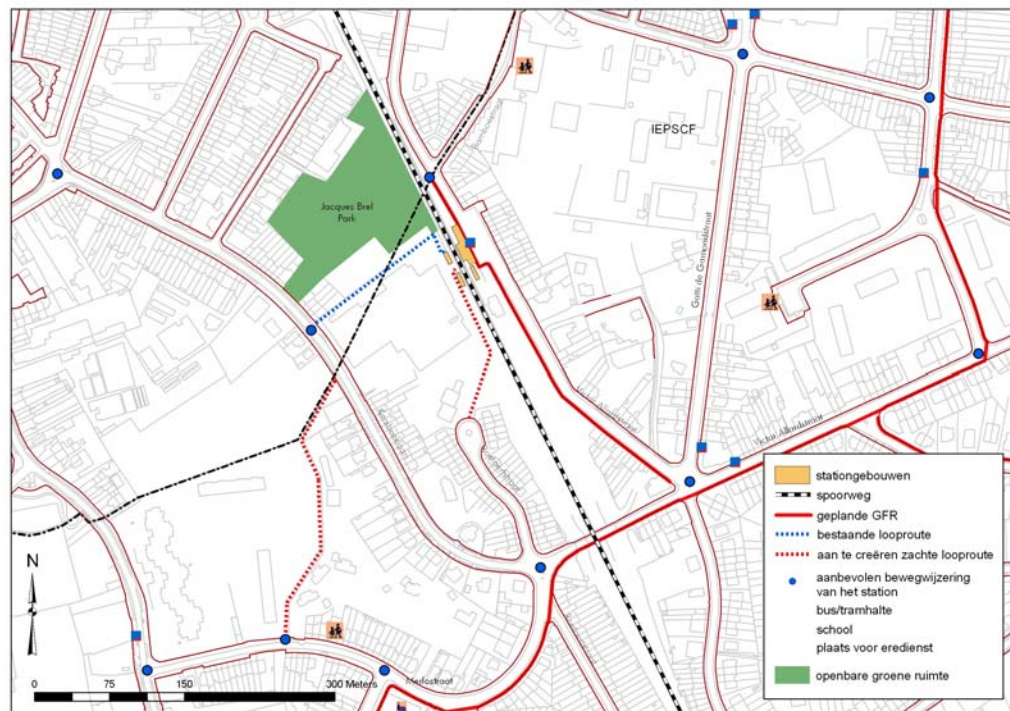
Loop- en fietsroutes naar het station Ukkel Stalle

Het station zal bediend worden door de GewFR nr 4 afkomstig van Vorst, die aan de rotonde van de Gatti de Gamondstraat op de GewFR nr 3 uitkomt; Deze laatste leidt enerzijds naar Ukkel-Centrum, en anderzijds naar Drogenbos en het lage deel van de Merlowijk.

Een looproute verbindt al het station en de Kersbeeklaan, ze moet echter heraangelegd en behoorlijk bewegwijzerd worden.

De Gemeente zal bovendien voor de voetgangers en de fietsers de mogelijkheid bestuderen van:

- een nieuwe route tussen het station en het woonerf van de Roetaertstraat;
- een (feitelijk bestaand maar niet aangelegd) pad tussen de gebouwen van de Merlo en de Kersbeeklaan.



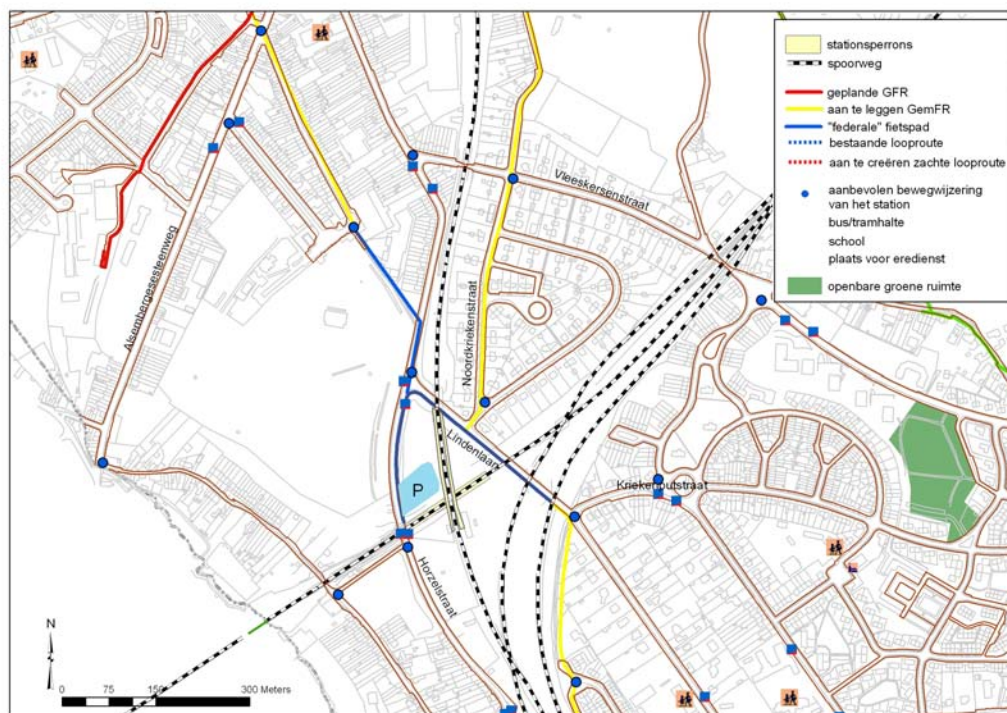
Figuur 3 Zachte looproutes en signalisatie nabij het station Ukkel Stalle

Wijken / uitrustingen bediend door het station Ukkel Stalle:

- sociale Merlowijk;
- Institut d'Enseignement de Promotion Sociale van de Communauté Française van Ukkel (IEPSCF);
- Scholen: Decroly (Bamboestraat), Val Fleuri en Merlo.

Station Moensberg-Transit (Figuur 4 tot 6)

Het Moensbergstation, bediend door lijn 26, zal verplaatst worden naar het kruispunt tussen lijn 26 en 124 en zal dan ook een overstapstation tussen beide lijnen worden.



Figuur 4 Zachte looproutes en signalisatie nabij het station Moensberg-Transit

Looproutes voetgangers en fietsers naar het station Moensberg-Transit

Fietspaden werden al door de Federale Staat aangelegd nabij het station:

- Horzelstraat;
- Brug van de Lindenlaan;
- Verbinding tussen de Horzelstraat en de Calevoetstraat.

De Gemeente zal dit net aanvullen door (zie fiche A5):

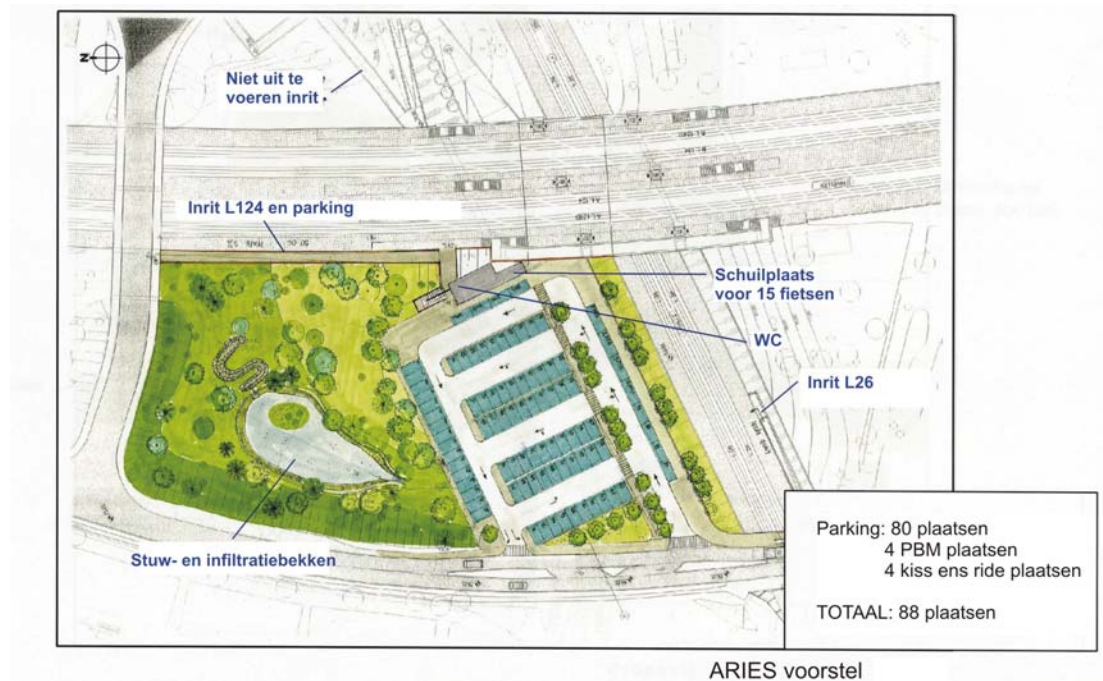
- Een gemeentelijke fietsroute vanaf het station van Linkebeek naar de Put van Calevoet en de Melkriek;
- Een GemFR die de Noorkrieken- en de Rietstraat afdaald.

Wijken / uitrustingen bediend door het station Moensberg – Transit:

- scholen: Athénée Royal Ukkel 2 en Homborchschool;
- centrum van Linkebeek;

- begraafplaats van Sint-Gillis;
- wijken Homborch, Noordkrieken

Parkeergelegenheid



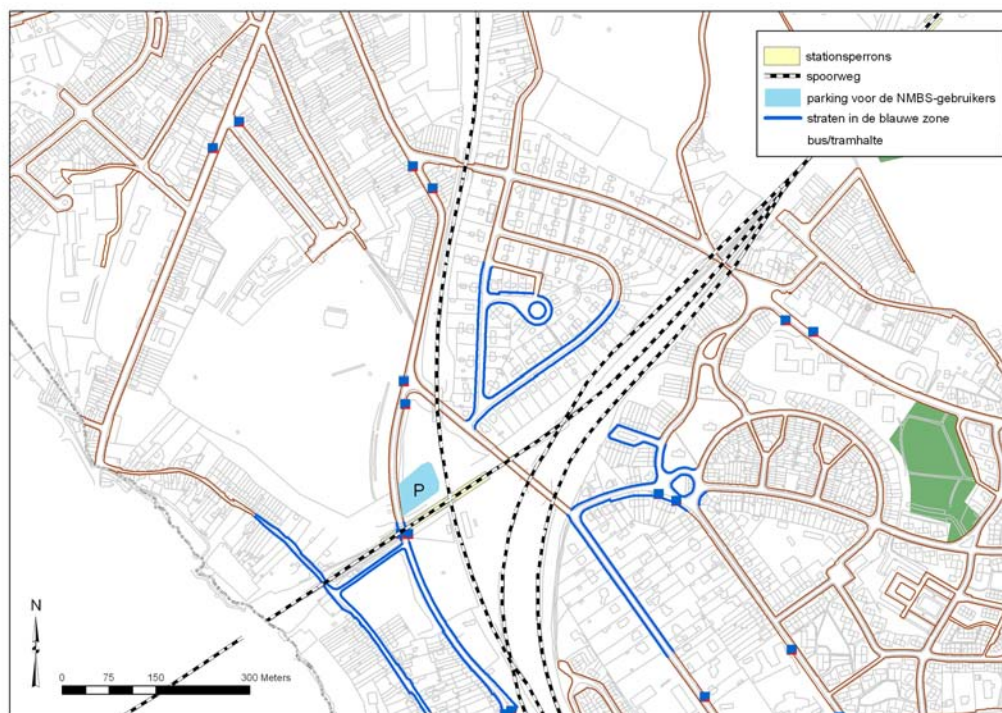
Figuur 5 Voorstel van aanleg van het station Moensberg-Transit (bron: Effectenstudie - bureau Ariès)

Het project waarvoor een stedenbouwkundig attest aangevraagd werd, voorziet:

- een parking met 80 plaatsen, aangevuld met 4 plaatsen voorbehouden voor gehandicapten en 4 kiss-and-ride plaatsen;
- een schuilplaats voor een vijftiental fietsen;
- een inrit naar de parking en naar de perrons vanaf de brug van de Lindenlaan;
- het behoud van de toegang voor de voetgangers vanaf het huidige station;
- het behoud van de bushalte (43) in de Horzelstraat.

Ten voorlopige titel, en in afwachting van de inrichting door de NMBS van deze parking, zal de gemeente parkeerplaatsen aanleggen op een hen toebehorend terrein.

Een blauwe zone (niet van toepassing voor de omwonenden van het station) zal in de omliggende straten gecreëerd worden om het woonparkeren te beschermen (Figuur 6).



Figuur 6 Parkeerplan rond het station Moensberg-Transit

Station van Linkebeek (Figuur 7)

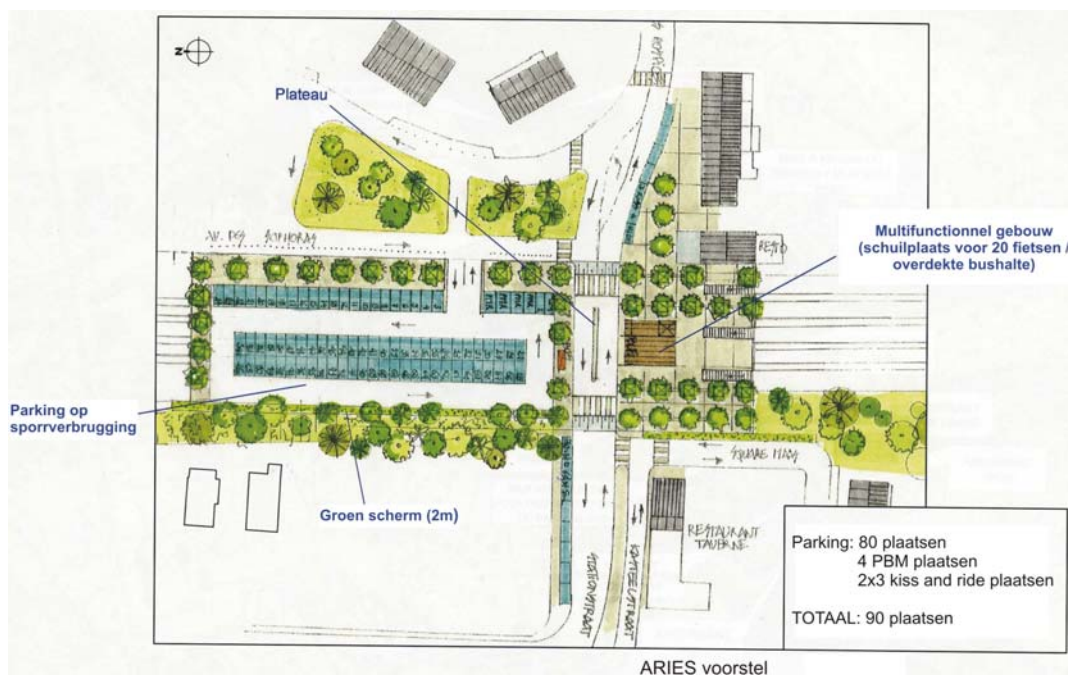
Het station van Linkebeek zal heraangelegd worden in het kader van de werken voor de uitbreiding van lijn 124 tot vier sporen.

Loop- en fietsroutes naar het station van Linkebeek

De inrichting van de omgeving van het station en de aanleg van zachte looproutes moet gebeuren met de samenwerking van de gemeente Linkebeek. In Ukkel moet echter de nadruk gelegd worden op:

- het bestaan van de GewFR nr 1 die al aangelegd wordt naar Sint-Job en het stadscentrum;
- de creatie van een GemFR naar de Put van Calevoet en Drogenbos via de Sophorasstraat en de verbindingsweg naar de Lindenlaan (zie fiche A5).

Parkeergelegenheid



Figuur 7 Project voor de inrichting van het station van Linkebeek (bron: Effectenstudie, bureau Ariès)

Het project waarvoor een stedenbouwkundig attest aangevraagd werd, voorziet:

- De creatie van een parking met 80 plaatsen (+ 4 plaatsen voor de gehandicapten) op een spooroverbrugging, ten noorden van de Godshuizenlaan, met toegang via de Sophorasstraat;
- De aanleg van 3 kiss-and-rideplaatsen per richting in de Godshuizenlaan;
- De aanleg van een openbaar plein met fietsstalling op een overbrugging ten zuiden van de Godshuizenlaan;
- De inplanting van de bushaltes 43 op de brug van de Godshuizenlaan.

Om het woonparkeren te beschermen is een blauwe zone voorzien in de volgende straten:

- Sophoras- en Meelbessenlaan;
- Braambeziënlaan;
- Godshuizenlaan tot de Homborchveldlaan.

Station van Sint-Job (Figuur 8)

Loop- en fietsroutes naar het station van Sint-Job

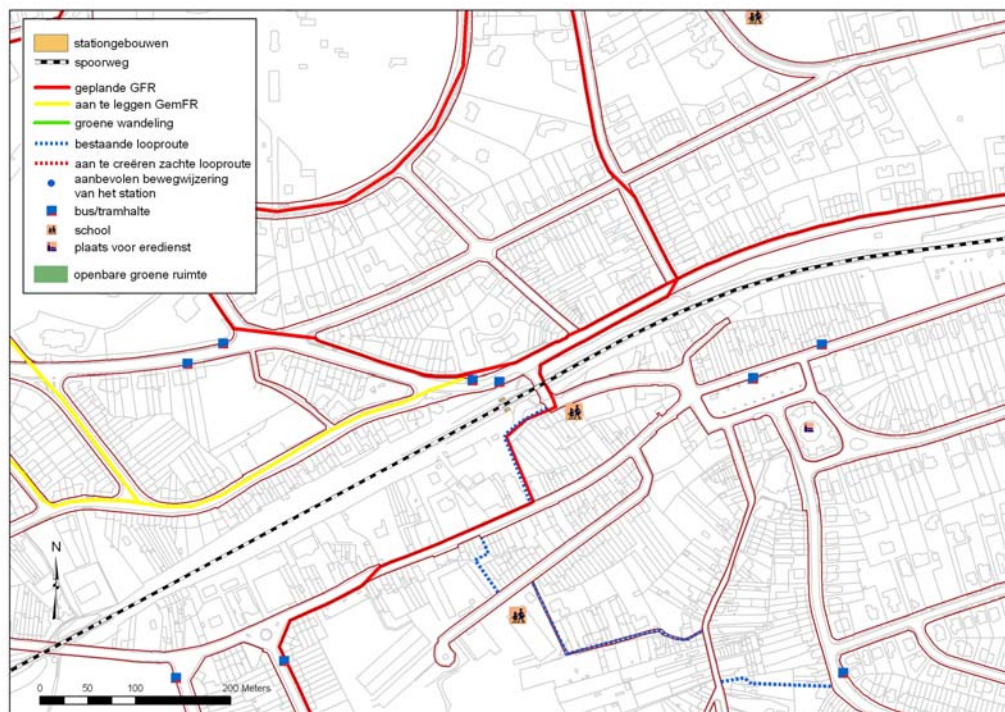
Het station van Sint-Job wordt al bediend door de GewFR nr 1 en door meerdere openbare vervoerslijnen. Voor een betere zichtbaarheid zal de signalisatie vanaf de naburige wijken verbeterd worden.

De Gemeente zal bovendien langs de as van de Sint-Jobsesteenweg tot het Horzelplein GemFR's aanleggen (zie fiche A5).

Openbaar vervoer

Het Tram/Busplan van de MIVB voorziet een nieuwe route voor de lijn 60, die het station van Sint-Job niet meer zal bedienen.

De gemeente vraagt het herstellen van de intermodale overstapmogelijkheid tussen het station van Sint-Job en de lijn 60 (zie fiche B6).



Figuur 8 Zachte looproutes en signalisatie nabij het station van Sint-Job

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	<p>GEN en aanleg van stations: Federale Staat</p> <p>Complementariteit van het openbaar vervoer: MIVB, Brussels Hoofdstedelijk Gewest</p> <p>Complementariteit van de netten voor zachte gebruikers: Gemeente</p>
Verwezenlijking	<p>GEN en aanleg van stations: NMBS</p> <p>Complementariteit van het openbaar vervoer: BUV, MIVB</p> <p>Complementariteit van de netten voor zachte gebruikers: Mobiliteitsadviseur</p>
Financiering	<p>GEN en aanleg van stations: NMBS, Beliris</p> <p>Complementariteit van het openbaar vervoer: Brussels Hoofdstedelijk Gewest</p> <p>Complementariteit van de netten voor zachte gebruikers: Gemeente</p>
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Vlaams Gewest, Waals Gewest, BIM
Andere geraadpleegde partners	Omwonenden, NMBS-gebruikers
Gekoppelde acties	Bouw van een nieuw GEN-station aan de Diesdelle en Verrewinkel (fiche B2)

Fiche B2

Bouw van nieuwe GEN-stations aan de Diesdelle en Verrewinkel

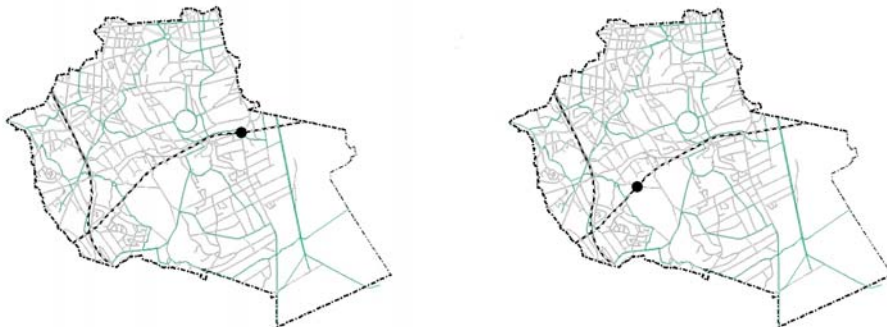
Nagestreefde doelstelling(en)

- Van het GEN in Ukkel een succes maken
- Verbeterde intermodaliteit
- Promoten van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie



Beschrijving van de maatregel

Diesdellestation

De NMBS zal in de loop van het jaar 2007 aan de Diesdelle een nieuw station aanleggen. De opening is voorzien in december 2007.

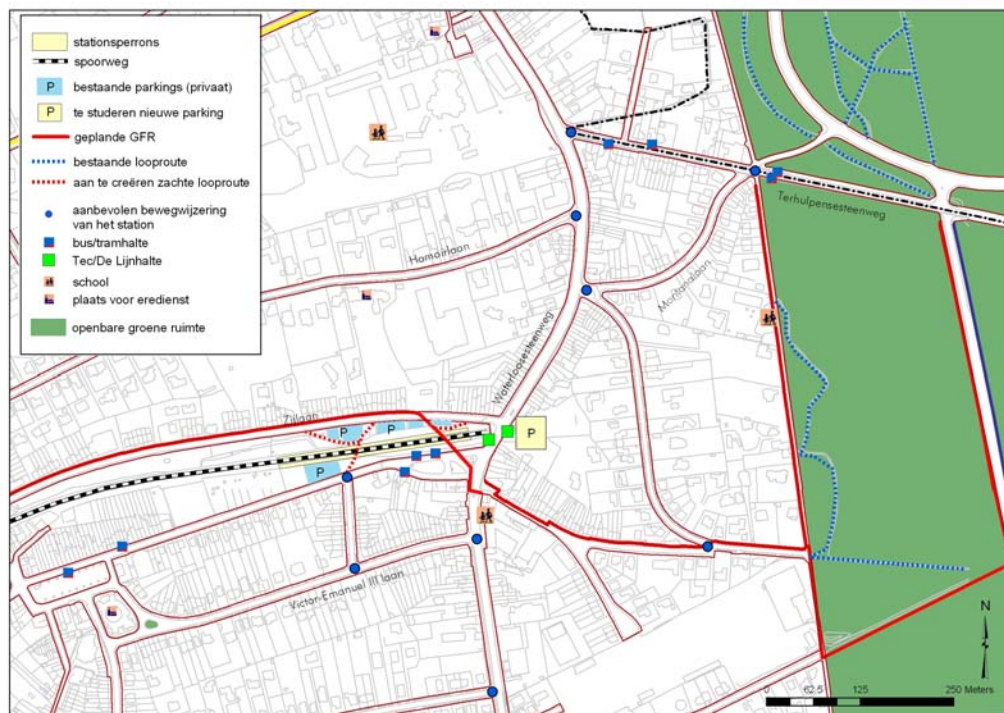
Het project voorziet:

- Twee loopbruggen voor de zachte vervoerswijzen met rechtstreekse toegang tot de perrons;
- Het behoud van de huidige aanleg van het Diesdelleplein en van de Waterlooossteenweg.

Het station zal door een gewestelijke fietsroute bediend worden, evenals door de geplande groene wegen van het BIM.

De overstapmogelijkheden met de bussen van de Waterlooosesteenweg moeten zoveel mogelijk vergemakkelijkt worden. Nu is de halte naar de stad verwijderd van de toegangen tot het nieuwe station en bevindt zich langs een smal voetpad, zonder overdekking. De halte moet verplaatst en aangepast worden.

De intermodaliteit auto + trein moet aangemoedigd worden. De bestaande parkings buiten het wegennet zijn op privé terreinen gesitueerd. In het kader van de uitvoering van het Parkeerplan in de Diesdellewijk (zie fiche C1) zal de Gemeente de mogelijkheid bestuderen tot de creatie van een nieuwe openbare parking buiten het wegennet, voorbehouden voor de GEN-gebruikers. Een andere optie is het bedekken van de spoorwegbedding ten oosten van de Waterlooosesteenweg, zoals voorzien in het BBP 63, om er een nieuwe parking aan te leggen.



Figuur 1 Zachte looproutes en signalisatie nabij het Diesdellestation

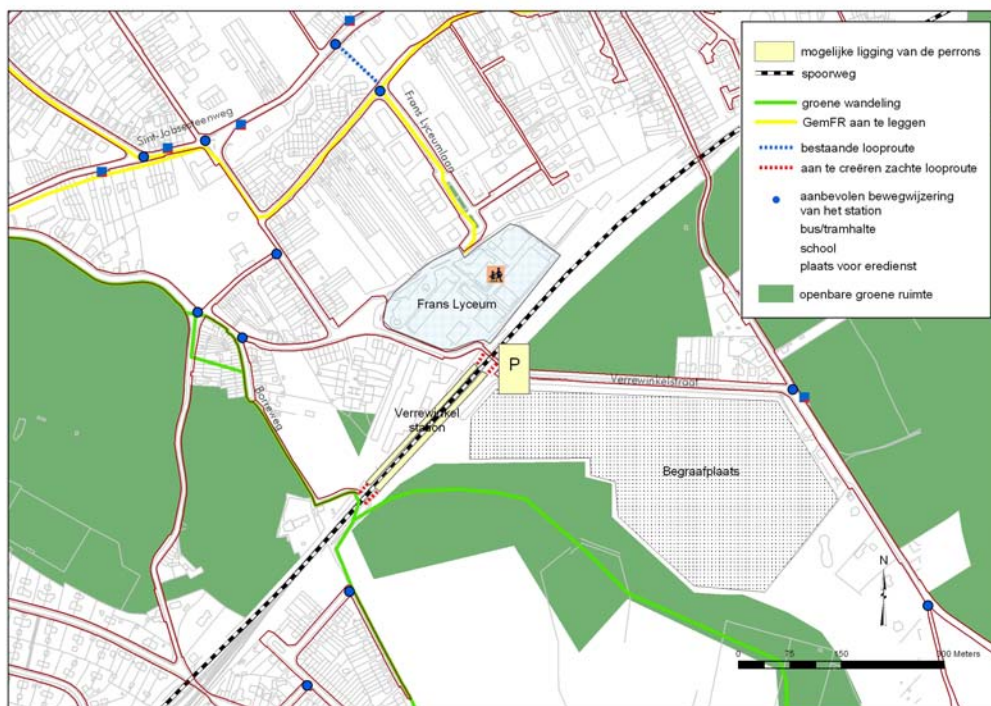
Station van Verrewinkel

De gemeente vraagt de bouw tegen het jaar 2012 van een station in Verrewinkel, achter het Franse Lyceum. Dit project komt in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan voor maar er is nog geen formele verbintenis vanwege de NMBS.

Het nieuwe station is nabij het Franse Lyceum gelegen en is ook verbonden met de Borreweg die in de volgende jaren gedeeltelijk verstedelijkt zou kunnen worden.

Via de Borreweg zal dit station rechtstreeks verbonden zijn met de groene wandeling. Een zijweg van de GemFR langs de Sint-Jobsesteenweg zal het Franse Lyceum bedienen. Het station zal ook toegankelijk zijn via het project van groene wegen van het BIM.

Een kleine parking zal moeten aangelegd worden om de intermodaliteit met het GEN te bevorderen.



Figuur 2 Zachte looproutes en signalisatie nabij het station van Verrewinkel

Het belang van de maatregel

De creatie van een station aan de Diesdelle zal aan de hele as van de Waterloosesteenweg tot het zuiden van het Ter Kamerenbos een competitief aanbod aan openbaar vervoer bieden naar de Europese wijk en het oosten van Brussel. Dit station zal ook de toegankelijkheid met het openbaar vervoer van diverse scholen, zoals de Europese School en de School Decroly verbeteren.

De creatie van een station in Verrewinkel zal de toegankelijkheid van de wijk verbeteren, vooral het thans door het openbaar vervoer slecht bediende Frans Lyceum (meer dan 2000 scholieren).

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	FOD Mobiliteit –Vervoer
Coördinator voor de concretisering	NMBS, FOD Mobiliteit-Vervoer
Financiering	Project gefinancierd door het samenwerkingsakkoord Beliris
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Gemeente Ukkel, MIVB, De Lijn, TEC

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Opening van het Diesdellestation eind 2006 of begin 2007
	Opening van het Verrewinkelstation tegen 2012

Fiche B3

Aanleg van de openbare vervoershaltes

Maatregel

Aanleg van de openbare vervoershalte om de toegankelijkheid en het wachtcomfort te verbeteren.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten
- Promoten van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie

Alle openbare vervoershaltes in Ukkel.

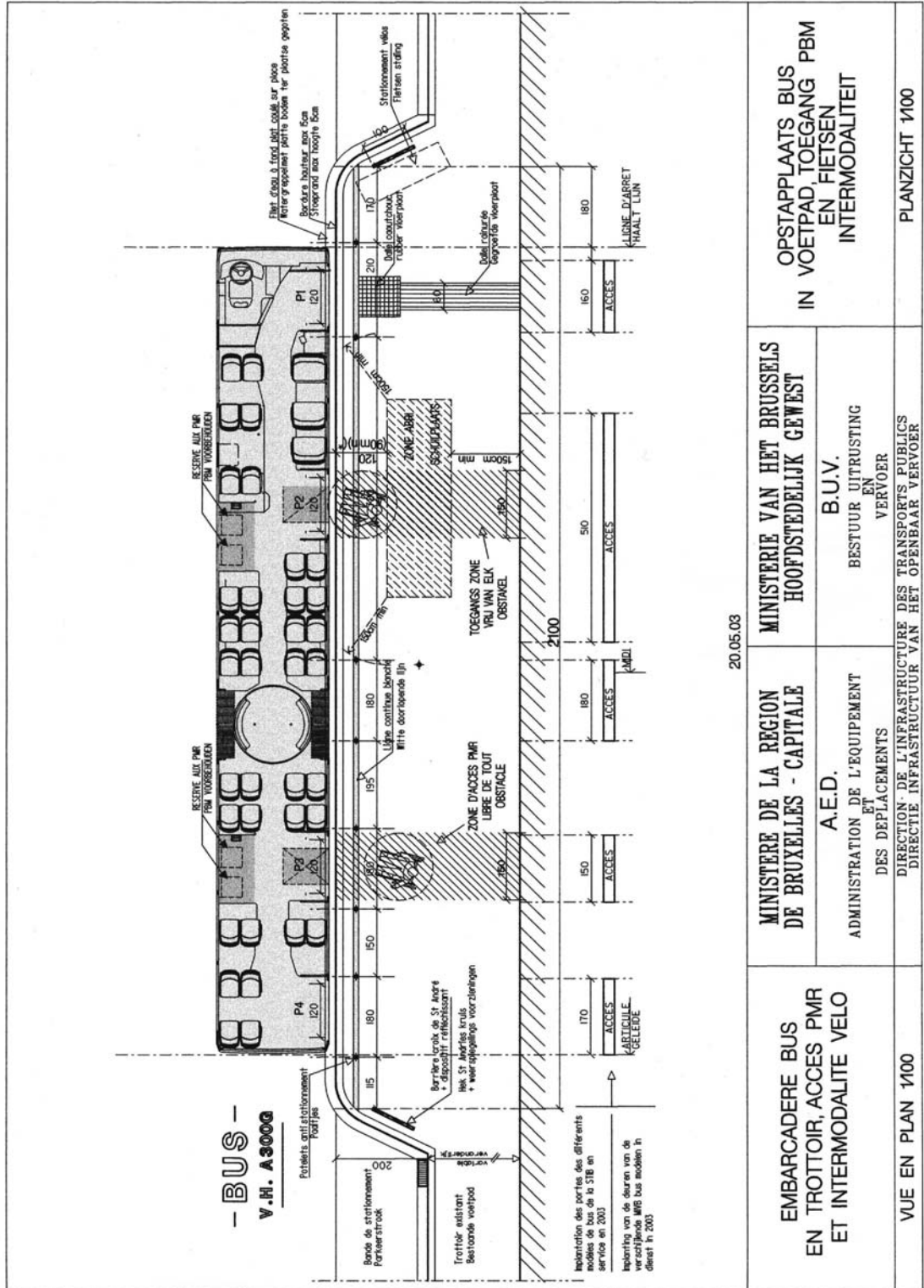
Beschrijving van de maatregel

De openbare vervoershalte moeten van optimale kwaliteit inzake toegankelijkheid zijn, vooral voor de PBM'S, en inzake comfort voor alle gebruikers. Op termijn moeten de Ukkelse haltes de volgende kenmerken hebben:

- Bushalte parallel met de overstapplaats (halte op het uitspringend voetpad);
- Goed gesitueerde halte met vrije doorgang vooraan van minstens 1,2 meter;
- Obstakelvrije (zonder palen, vuilnisbakken...) toegangsruimte tegenover de voertuigdeuren met een minimum breedte van 1,5 meter;
- Specifieke geleidetegels om de slechtzienden en blinden naar de busingang te leiden) en rubberen platen (om ze te helpen zich te positioneren).

Het Gewest en de uitbaters zijn belast met de aanleg van de haltes. De Gemeente staat borg voor de toegankelijkheid voor de PBM'S vanaf de naburige straten (voetpaden met een minimum breedte van 1,5 meter en boordstenen lager dan 2 cm).

De hierna volgende illustratie is het schema van een halte met deze kenmerken.



Figuur 1 Overstapplaats van een bushalte op het voetpad, toegang voor de PBM'S en intermodaliteit voor de fietsers (bron: Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

In bepaalde gevallen en daar waar mogelijk is het aangewezen de openbare vervoershaltes uit te rusten met fietsstallingen. De hierna vermelde haltes moeten bij voorrang uitgerust worden: Ukkel Stalle (B), P Stalle, Stalle, Danco, Helden, Vanderkindere, Edith Cavell, Bascule, De Frélaan, Diesdelle, Fort Jaco, Sint-Job, Zijlaan, Dieweg, Globe, Calevoet (B), Gouden Kasteel, Moensberg (B), Linkebeek (B), Homborch. Ten minste de bovenvermelde haltes gelegen nabij een station moeten voorzien zijn van een wachthuisje.

Tabel 1 Uitrusting van de openbare vervoershaltes in Ukkel

Halte	Wachthuisje	Uitspringend voetpad of gelijkaardig
Merlo richting Drogenbos	ja	ja
Merlo richting Esplanade	ja	ja
Vergeet-mij-nietjes richting Drogenbos	Ja	ja
Vergeet-mij-nietjes richting Esplanade	ja	ja
Stalle richting Drogenbos	ja	ja
Stalle richting Esplanade	ja	ja
Stalle richting Stalle P	ja	ja
Stalle richting Louiza	ja	ja
Stalle P	ja	ja
Van Ophem richting Stalle	ja	ja
Van Ophem richting Louiza	ja	ja
Wagen richting Stalle	ja	ja
Wagen richting Louiza	ja	ja
Danco richting Stalle	ja	ja
Danco richting Louiza	ja	ja
Helden richting Stalle	ja	ja
Helden richting Louiza	ja	ja
Boetendael richting Stalle	ja	ja
Boetendael richting Louiza	ja	ja
Messidor richting Stalle	ja	ja
Messidor richting Louiza	ja	ja
Vanderkindere richting Stalle	ja	ja
Vanderkindere richting Louiza	ja	ja
Vanderkindere richting Zuid	ja	ja
Vanderkindere richting Rogier	ja	ja
Mariane richting Zuid	ja	ja
Mariane richting Rogier	ja	ja
Edith Cavell richting Zuid	ja	ja
Edith Cavell richting Rogier	ja	ja
Gossart richting Zuid	ja	ja
Gossart richting Rogier	ja	ja
Longchamp richting Zuid	ja	ja
Longchamp richting Rogier	ja	ja
Bascule richting Zuid	ja	ja
Bascule richting Rogier	ja	ja
Coghen richting Stille	ja	ja
Coghen richting Bordet	ja	ja
Rosendael richting Stille	ja	ja
Rosendael richting Bordet	ja	ja
Bens richting Stille	ja	ja

Halte	Wachthuisje	Uitspringend voetpad of gelijkaardig
Bens richting Bordet	ja	ja
Xavier de Bue richting Stille	ja	ja
Xavier de Bue richting Bordet	ja	ja
Globe richting Stille	ja	ja
Globe richting Bordet	ja	ja
Rittweger richting Stille	ja	ja
Rittweger richting Bordet	ja	ja
Herrinckx richting Stille	ja	ja
Herrinckx richting Bordet	ja	ja
Calevoet richting Stille	ja	ja
Calevoet richting Bordet	ja	ja
Engeland richting Stille	ja	ja
Engeland richting Bordet	ja	ja
Horzelstraat richting Stille	ja	ja
Horzelstraat richting Bordet	nee	ja
Stille	nee	ja
Marlow richting Fort Jaco	ja	ja
Marlow richting Schaarbeek	ja	ja
Wolvendael richting Fort Jaco	nee	nee
Wolvendael richting Schaarbeek	nee	nee
Dieweg richting Fort Jaco	nee	ja
Dieweg richting Schaarbeek	ja	ja
Thévenet richting Fort Jaco	ja	ja
Thévenet richting Schaarbeek	ja	ja
Lancaster richting Fort Jaco	ja	ja
Lancaster richting Schaarbeek	ja	ja
Zijlaan richting Fort Jaco	ja	ja
Zijlaan richting Schaarbeek	ja	ja
Sint-Job richting Fort Jaco	ja	ja
Sint-Job richting Schaarbeek	ja	ja
Alphonse XIII richting Fort Jaco	ja	ja
Alphonse XIII richting Schaarbeek	ja	ja
Molen richting Fort Jaco	ja	ja
Molen richting Schaarbeek	ja	ja
Fort Jaco	ja	ja
Decroly richting Ukkel Stalle	ja	ja
Decroly richting Beurs	ja	ja
Elzen richting Ukkel Stalle	ja	ja
V. Allard richting Ukkel Stalle	ja	ja
V. Allard richting Beurs	nee	nee
Ukkel Stalle	nee	nee
Bascule richting Homborch	ja	ja
Bascule richting Noord	ja	ja
Longchamp richting Homborch	nee	nee
Longchamp richting Noord	ja	ja
Gossart richting Homborch	nee	nee
Gossart richting Noord	nee	nee
Montjoie richting Homborch	nee	nee
Montjoie richting Noord	ja	nee
R. Gobert richting Homborch	nee	nee
R. Gobert richting Noord	ja	ja

Halte	Wachthuisje	Uitspringend voetpad of gelijkaardig
Florida richting Homborch	ja	ja
Florida richting Noord	ja	ja
Houzeau richting Homborch	ja	ja
Houzeau richting Noord	ja	ja
Zeecrabbe richting Homborch	ja	nee
Zeecrabbe richting Noord	ja	ja
Groesselenberg richting Homborch	ja	ja
Groesselenberg richting Noord	ja	ja
Helden richting Homborch	ja	ja
Helden richting Noord	ja	ja
Gouden Kasteel richting Homborch	nee	ja
Gouden Kasteel richting Noord	nee	nee
Vleeskersen richting Homborch	nee	nee
Vleeskersen richting Noord	nee	nee
Noordkrieken richting Homborch	nee	nee
Noordkrieken richting Noord	nee	nee
Moensberg richting Homborch	ja	ja
Moensberg richting Noord	ja	ja
Horzel richting Homborch	nee	nee
Horzel richting Noord	nee	nee
Linkebeek richting Homborch	nee	nee
Linkebeek richting Noord	ja	nee
Homborchvel richting Homborch	nee	nee
Homborchveld richting Noord	nee	nee
Gazelle richting Diesdelle	ja	ja
Gazelle richting Helden	ja	ja
Fret richting Diesdelle	ja	ja
Fret richting Helden	ja	ja
Verrewinkel richting Diesdelle	ja	ja
Verrewinkel richting Helden	ja	ja
Marentak richting Diesdelle	ja	ja
Marentak richting Helden	ja	ja
Directoire richting Diesdelle	nee	nee
Directoire richting Helden	nee	nee
De Wansijn richting Diesdelle	nee	nee
De Wansijn richting Helden	nee	nee
Sint-Job richting Diesdelle	ja	ja
Sint-Job richting Helden	ja	nee
Diesdelle	ja	nee
Mercurius richting De Brouckère	ja	ja
Mercurius richting Diesdelle	nee	nee
Sterrewacht richting De Brouckère	ja	ja
Sterrewacht richting Diesdelle	ja	ja
Houzeau richting De Brouckère	ja	nee
Houzeau richting De Brouckère	ja	nee
Langeveld richting De Brouckère	ja	ja
Langeveld richting Diesdelle	ja	ja
Brunard richting De Brouckère	ja	ja
Brunard richting Diesdelle	ja	ja
E. Cavell richting De Brouckère	ja	ja
E. Cavell richting Diesdelle	ja	ja

Halte	Wachthuisje	Uitspringend voetpad of gelijkaardig
Stallaert richting De Brouckère	ja	ja
Stallaert richting Diesdelle	ja	ja
Lecointe richting Calevoet	nee	nee
Lecointe richting H. Debroux	nee	nee
Diepestraat richting Calevoet	nee	nee
Diepestraat richting H. Debroux	nee	nee
Eikenbos richting Calevoet	ja	ja
Eikenbos richting H. Debroux	ja	ja
Helleveld richting Calevoet	ja	nee
Helleveld richting H. Debroux	ja	nee
Papenkasteel richting Calevoet	ja	ja
Papenkasteel richting H. Debroux	ja	ja
Groeltsveld richting Calevoet	nee	nee
Groeltsveld richting H. Debroux	ja	nee
Calevoet richting Calevoet	ja	ja
Van Ophem richting Halle	nee	nee
Hercule Poirot richting Halle	nee	nee
Hercule Poirot richting Drogenbos	nee	nee
Calevoet richting Halle	nee	nee
Calevoet richting Drogenbos	nee	nee
Horzelstraat richting Halle	nee	nee
Horzelstraat richting Drogenbos	nee	nee
Depot richting Halle	nee	nee
Depot richting Drogenbos	nee	nee
Kleine Hut richting Waterloo	ja	Ja
Kleine Hut richting Brussel	ja	Ja
Pijnbomenweg richting Waterloo	ja	Ja
Pijnbomenweg richting Brussel	ja	Ja
Prins van Oranje richting Waterloo	ja	Ja
Prins van Oranje richting Brussel	ja	Ja
Van Bever richting Waterloo	ja	nee
Van Bever richting Brussel	ja	nee
Fort Jaco richting Waterloo	ja	nee
Fort Jaco richting Brussel	ja	nee
Diesdelle richting Waterloo	ja	Ja
Diesdelle richting Brussel	nee	nee
Hamoir richting Waterloo	nee	nee
Hamoir richting Brussel	ja	nee
Groene Jager richting Waterloo	nee	Ja
Groene Jager richting Brussel	ja	Ja
De Frélaan richting Waterloo	ja	nee
De Frélaan richting Brussel	nee	nee
R. Gobert richting Waterloo	nee	nee
R. Gobert richting Brussel	nee	nee
Churchillaan richting Waterloo	nee	nee
Churchillaan richting Brussel	nee	nee

Het belang van de maatregel

De voorgestelde voorzieningen zorgen voor een beter comfort van de openbaar vervoergebruikers. Voorzieningen op uitgesprongen voetpaden beschermt de halte tegen hinderlijk parkeren. De bus wint tijd en beperkt zijn manoeuvres. Het opstappen is veiliger en openbare ruimte wordt teruggewonnen aangezien de eigenlijke halte twee keer minder lang is dan de bushaltehaven.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	BUV
Coördinator voor de concretisering	BUV
Technische uitvoering	BUV, uitbaters, Gemeente
Financiering	Gewest

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal bus/tramhaltes uitgerust met een wachthuisje	Aantal bus/tramhaltes op uitgesprongen voetpad, volkomen aangelegd voor de PBM'S
Huidige toestand	138	120
Nagestreefde toestand	Alle haltes (188) tegen het jaar 2012, onder voorbehoud van technische uitvoerbaarheid	

Gekoppelde acties	De voetpaden en oversteekplaatsen systematisch aanleggen voor de PBM'S
-------------------	--

Fiche B4

Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid

Maatregel

Verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer.

Nagestreefde doelstelling(en)

- De aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten verbeteren
- Het gebruik van het openbaar vervoer promoten

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel
- Optimalisatie van de werking van de kruispunten (fasering van de verkeerslichten)

Lokalisatie

Alle door het openbaar vervoer gebruikte assen.

Beschrijving van de maatregel

Aangezien het openbaar vervoer vooral de zeer verzadigde gewestwegen gebruikt, zal het Gewest maatregelen ter verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer treffen. De Gemeente Ukkel zal dit proces steunen en ermee samenwerken.

Sommige mogelijke oplossingen werden al in het § 3.4 vermeld of vloeien uit de uitvoering van het Verkeersplan voort. In het bijzonder, het verlenen van voorrang aan de De Frélaan en de Sint-Jobsesteenweg kan er het busverkeer vergemakkelijken. Dit geldt ook voor de aanbevolen acties voor diverse kruispunten van de gemeente. Over het algemeen zullen alle verkeerslichten de aanwezigheid van een tram of een bus kunnen detecteren en de faseringen zullen rekening houdend daarmee geoptimaliseerd worden.

Vóór de concretisering van sommige maatregelen zijn echter grondigere studies inzake maatregelen ter verbetering van de reissnelheid noodzakelijk.

Voor de **Alsebergsesteenweg** en de as **Stalle-Brugmann** is zulke studie thans aan de gang en zal de volgende elementen moeten integreren:

- Optimalisatie van de fasering van de verkeerslichten (met detectie van de trams en de bussen en voorrang voor de nieuwe hoogwaardige tramlijn 51);
- Voorrang voor de trams en bussen aan de kruispunten;

- Creatie van een rotonde aan de Marlowsquare;
- Beperking van het aantal plaatsen waar het oversteken van de eigen bedding Stalle/Brugmann toegelaten is.

Voor de as van de **Waterloosesteenweg**, moet zulke studie snel gestart worden, met het oog op de volgende mogelijke oplossingen:

- Aanleg van eigen beddingen of beschermde banen voor bussen langs sommige wegstukken, in het bijzonder tussen de Legrand- en de Churchillaan (verplaatsing van een parkeerstrook), tussen de René Gobertstraat en de Groene Jagerslaan en tussen de Diesdelle en de Kleine Hut;
- Creatie van een bussas en andere voorzieningen om de bussen voorrang te verlenen aan de kruispunten;
- Herorganisatie van alle faseringen van de verkeerslichten.

Buiten de drie hierboven aangegeven assen heeft de MIVB een aantal zwarte punten geïdentificeerd die eveneens bijzondere aandacht vereisen:

- De Neerstallesteenweg;
- De volgende lanen: De Frélaan, Floridalaan, Montjoielaan, Sterrelaan, Van Goidtsnovenlaan, Wolvendaellaan;
- De Horzelstraat en Ernest Gossartstraat;
- Vanderkindereplein.

Het belang van de maatregel

De verbetering van de verkeersomstandigheden is van primordiaal belang om het overstappen op het openbaar vervoer te bevorderen.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Coördinator voor de concretisering	BUV
Technische uitvoering	BUV, MIVB, TEC, DE Lijn
Financiering	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Gemeente, uitbaters

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Reissnelheid van het openbaar vervoer
Huidige toestand	Zie verslag van fase 1 (diagnose), kaarten 13a en 13b
Nagestreefde toestand	Doelstelling van het Iris Plan: 18 km/u op de wegen 24 km/u op eigen bedding

Fiche B5**Nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer
en de zachte vervoerswijzen****Maatregel**

Aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers tussen het Calevoetstation en de Stallestraat, in het verlengde van de Wagenstraat.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de reissnelheid en van de regelmaat van de bussen tussen het Calevoetstation en het Dancoplein
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer
- Verbetering van de toegankelijkheid voor de zachte gebruikers tot het GEN-station van Calevoet
- Verbetering van de parkeergelegenheid in de wijk van het Calevoetstation

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie

Beschrijving van de maatregel

In het verslag van fase 2 van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft de gemeente zich uitgesproken voor de aanleg langs de spoorweg van een nieuwe weg tussen het Calevoetstation en de Stallestraat, in het verlengde van de Wagenstraat. De nieuwe weg zal uitmonden in de Stallestraat, ter hoogte van de Gatti de Gamondstraat.

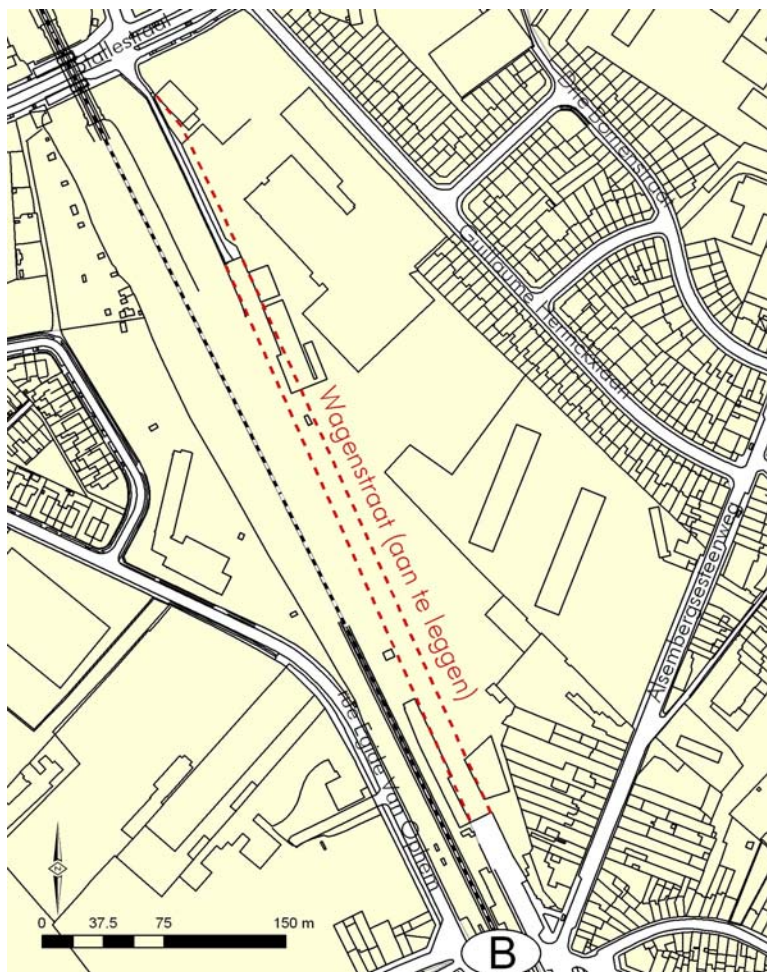
Deze weg zal niet bestemd zijn voor het autoverkeer maar zal voorbehouden worden voor openbaar vervoer en zachte gebruikers.



Figuur 1 Wagenstraat, uitmonding op het Calevoetstation



Figuur 2 Wagenstraat, uitmonding in de Stallestraat



Figuur 3 Totaalbeeld van de Wagenstraat

Het belang van de maatregel

De aanleg van de Wagenstraat is belangrijk om twee redenen:

- Enerzijds gaat het om een rechtstreekse verbinding te voet of per fiets tussen het Calevoetstation en het bedrijfsgebied van de Stallestraat; deze verbetert hun toegankelijkheid vanaf het GEN-station;
- Anderzijds zullen de bussen zo het stuk van de Alsebergsesteenweg, tussen het Calevoetstation en de Globe kunnen vermijden, waar de reissnelheid van de bussen lager is dan 10 km/u.

De herstelling van de bediening van het Calevoetstation en de Homborch met de buslijn 38 zal tegelijkertijd herbestudeerd worden (ter herinnering: het tram/busplan van de MIVB voorziet de beperking van lijn 38 tot het centrum van Ukkel wegens de verkeersverzadiging op de Alsebergsesteenweg).

Men zou overigens kunnen overwegen om de route van de De Lijn bussen 153, 154 en 155 naar de Wagenstraat en de Stallestraat te verplaatsen.

Op verzoek van de gemeente werd begin 2006 een uitvoerbaarheidsstudie voor deze nieuwe weg aangevat door het BUV, dat de mogelijkheid onderzoekt om buiten het wegennet een kleine parking aan te leggen in verbinding met het Calevoetstation.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel
Etude technique	BUV
Verwezenlijking	BUV
Autres betrokken partijen	Gemeente, MIVB, De Lijn , NMBS

Opvolgingsindicator(en)

Nagestreefde toestand	Aanleg van een nieuwe weg uiterlijk tegen 2012
------------------------------	--

Fiche B6**Verlenging van sommige MIVB-bedieningen****Maatregel**

Aanpassing van de route of verlenging van sommige openbare vervoerslijnen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de spreiding van het openbaar vervoer op het grondgebied
- Verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer

Lokalisatie

Lijnen 16, 38, 41, 48, 51 en 60.

Beschrijving van de maatregel

De Gemeente steunt de initiatieven van de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wat betreft de verlenging van tram 51 (huidige 91) verder dan de parking aan Stalle naar Ruisbroek en het handelscentrum van Drogenbos. Zij steunt eveneens de verlenging van de toekomstige tram 16 (huidige 55) naar de Delhaize van Beersel.

De diagnose van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft bovendien het belang onderstreept van het behoud of de verlenging van sommige bedieningen om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in Ukkel te verbeteren:

- Behoud van bus 38 tot het station van Calevoet of de Homborch rekening houdend met de aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor de bussen tussen het station van Calevoet en de Stallestraat (fiche B5) en dit om de verkeersverzadiging op de Alsebergsesteenweg te vermijden;
- Behoud van het bedienen van het station Sint-Job door buslijn 60;
- Behoud van bus 41 in de Groeselenbergstraat, rekening houdend met de verstedelijkingsprojecten in deze wijk en met het voortzetten van sommige activiteiten in de Kliniek van Europa op de site Deux Alice;
- Verlenging van bus 48 naar het centrum van Ukkel, om deze lijn te verbinden met de rest van het Ukkelse net en zo de bediening van de Gatti de Gamondstraat (die meerdere scholen telt) open te trekken;

Het tram/busplan van de MIVB voorziet thans geen van deze bedieningen. Hoewel de daarvoor nodige middelen nog niet gebudgetteerd zijn, vraagt de Gemeente dat ze in aanmerking genomen worden in het kader van het volgende beheerscontract 2007 tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die momenteel wordt voorbereid voor de periode 2006-2010.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel
Financiering	Te voorzien in het volgende beheerscontract van de MIVB
Andere partners	Brussels Hoofdstedelijk Gewest, MIVB

Opvolgingsindicator(en)

Nagestreefde toestand	Uitvoering van de gevraagde uitbreidingen tussen 2008 en 2012
Gekoppelde acties	Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid Aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer tussen het station van Calevoet en de Stallestraat

Fiche B7

Nieuwe busverbinding tussen Vorst, Ukkel en de campussen van de ULB en van de VUB

Maatregel

Creatie van een nieuwe stadsrandverbinding met de bus tussen het centrum van Vorst en de campussen van de ULB en van de VUB, via het centrum van Ukkel en de Sterrewachtwijk.

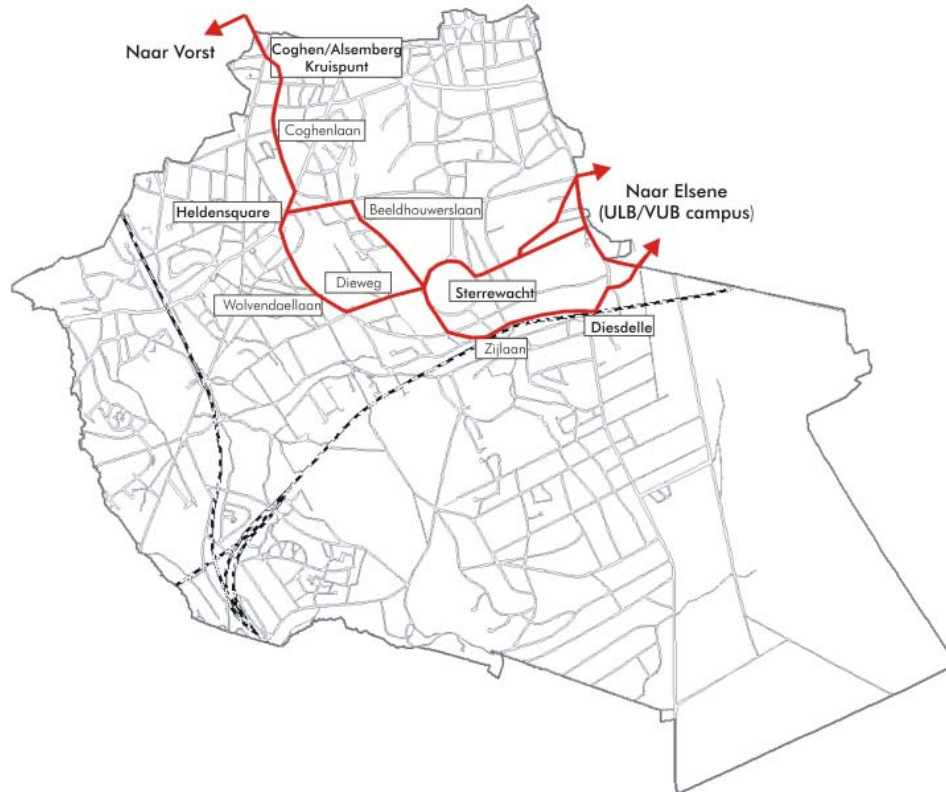
Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de spreiding van het openbaar vervoer op het grondgebied
- Verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer

Lokalisatie



Beschrijving van de maatregel

Het verslag van fase 1 (diagnose) heeft de nadruk gelegd op het onvoldoende aantal stadsrandlijnen van het openbaar vervoer en op de noodzaak om deze laatste te versterken.

Vooraf het Ter Kamerenbos is een moeilijk te overkomen obstakel voor het openbaar vervoer, terwijl het dagelijks door meer dan 26.000 auto's in de west-oostrichting doorkruist wordt en dat de toegangswegen tot het Ter Kamerenbos sterk verzadigd zijn.

Voorbij het Ter Kamerenbos trekken de ULB-VUB talrijke Ukkelse studenten aan. De verbindingen met het openbaar vervoer tussen Ukkel en de ULB-VUB zijn niet zo efficiënt. De uitvoering van het GEN (lijn 26) zal de toestand een beetje verbeteren maar twee overstappen zullen noodzakelijk zijn om de Solbosch te bereiken.

Naar het westen zijn de verbindingen met de gemeente Vorst gering en de enige lijn die Ukkel en Vorst rechtstreeks verbindt (tram 18) zal afgeschaft worden in het kader van de uitvoering van het Tramplan.

Ten slotte heeft de diagnose ook de aandacht gevestigd op het kleine aantal openbare vervoershaltes in de Sterrewachtwijk.

De hierna voorgestelde nieuwe route beantwoordt aan deze vaststellingen. Hoewel ze thans niet overwogen wordt door de MIVB en dat de daarvoor nodige middelen nog geprogrammeerd moeten worden, vraagt de Gemeente dat de mogelijkheid tot de creatie van deze bediening bestudeerd wordt in het kader van het volgende beheerscontract 2007 tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die momenteel wordt voorbereid voor de periode 2006-2010.

Voorgestelde route

Stuk tussen Vorst en de Heldensquare:

- Bediening van het centrum van Vorst (Sint-Denijsplein), van het GEN-station, het oosten van Vorst en de wijk van Vorst-Nationaal
- Coghen/Alseberg kruispunt
- Coghenlaan
- Heldensquare

Stuk tussen de Heldensquare en de Sterrewacht:

- Variant 1: De Frélaan, Beeldhouwerslaan. Voordeel: creatie van een nieuwe halte midden in de Beeldhouwerslaan, in een nu door het openbaar vervoer slecht bediende wijk
- Variant 2: Marlowsquare, Wolvendaellaan, Dieweg. Voordeel: bediening van de Marlowsquare en de uitrustingen ervan (winkels, scholen).

Stuk tussen Sterrewacht en Ter Kamerenbos:

- o Groene Jagerslaan (terugkeer via de Sterrewachtlaan). Voordeel: creatie van een nieuwe halte in een nu door het openbaar vervoer slecht bediende wijk en bediening van de Europese School.

Doorkruising van het Ter Kamerenbos:

- o Optie 1: gebruik van de voorziene nieuwe route voor lijn 41 doorheen het Ter Kamerenbos (Sint-Jobsesteenweg en Bosvoordelaan). Voordeel: efficiënt tracé (nieuwe eigen bedding) en betere rendabilisatie van de gemaakte investeringen.
- o Optie 2: Belle Alliancelaan en dan de Gespanhoek, die (opnieuw) voor de bussen werd geopend. Maakt het snelle doorkruisen van het Ter Kamerenbos mogelijk en is een competitieve route in verhouding tot de auto.
- o Optie 3: Belle Alliancelaan, Melkerijstraat, Floralaan (terugkeer via de Dianelaan).

Verderop het Ter Kamerenbos:

- o Solbosch campus
- o Universiteitslaan
- o Begraafplaats van Elsene
- o Triomfiaan (Pleincampus)
- o Delta

Het belang van de maatregel

Deze nieuwe verbinding biedt Ukkel de volgende voordelen:

- Een rechtstreekse verbinding tussen het centrum van Ukkel en het centrum van Vorst, die thans al bestaat (tram 18) maar die afgeschaft zal worden in het kader van de uitvoering van het tramplan;
- De spreiding van het net verbeteren in de Sterrewachtwijk;
- Een nieuwe doorkruising van het Ter Kamerenbos met het openbaar vervoer, tussen deze die al bestaat ter hoogte van de Ter Hulpensesteenweg en die van de Legrandlaan;
- Een rechtstreekse bediening tussen Ukkel en de universitaire campussen van de ULB en de VUB.

Zo'n lijn is dus belangrijk voor Ukkel maar ook voor de gemeenten Vorst en Elsene.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel
Technische studie	BUV, MIVB
Financiering	Gewest (te voorzien in het kader van de herziening van het beheerscontract van de MIVB)
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Gemeenten Vorst, Elsene en Brussel-Stad
Andere geraadpleegde partners	ULB, VUB

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Technische studie van de nieuwe lijn in 2008. Indienststelling van de nieuwe lijn tegen 2012.
--	--

Fiche B8

Verlenging van de premetro naar Ukkel

Maatregel

Verlenging van de (pre)metro van de Noord-Zuidas naar Ukkel en aanleg van een infrastructuur buiten het wegennet tussen de Churchilllaan en de Generaal Jacqueslaan.

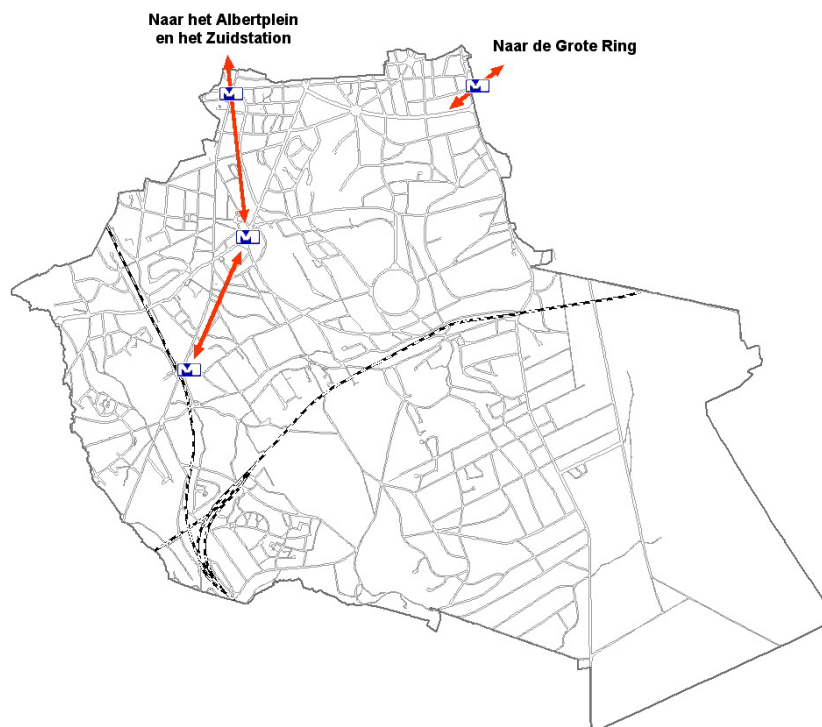
Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de competitiviteit, de aantrekkelijkheid en de capaciteit van het openbaar vervoer
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie



Beschrijving van de maatregel

De uitvoering van het richtschema voor de metro en de omsluiting van de Kleine Ring tegen 2008-2009 zal een einde maken aan alle aan de gang zijnde werken om het metronet uit te

breiden. De MIVB en het Gewest zullen weldra voor de volgende tien à vijftien jaren nieuwe eventuele uitbreidingen van het ondergrondse net moeten besluiten.

De Gemeente vraagt een uitbreiding van het metronet naar Ukkel. Onder de thans bestudeerde scenario's hebben twee opties rechtstreekse betrekking op de gemeente Ukkel.

De verlenging van de (pre)metro Noordstation – Zuidstation – Albert naar het centrum van Ukkel en op termijn tot het Calevoetstation

Deze optie biedt een bediening van de dichtst bevolkte wijken van de gemeente: Coghén/Alseberg kruispunt, het centrum van Ukkel (Dancoplein, Marlowsquare en/of Heldensquare ⇒ intermodale knoop met de meeste tram/buslijnen die Ukkel bedienen) en de wijk van het Calevoetstation (intermodaliteit met het GEN).

De keuze van de route, het aantal en de ligging van de stations moeten vooraf het voorwerp uitmaken van een technische studie.

Verbinding Churchillaan/ Generaal Jacqueslaan voor de tramlijnen

Het stuk van de Waterlooosesteenweg is een van de laatste zwarte punten van de tram as van de Grote Ringlanen.

De snelheid van het openbaar vervoer moet sterk verbeterd worden door de aanleg van een infrastructuur buiten het wegennet (tunnel of binnenterreinen van huizenblokken) die de beschermde bedding van de Churchillaan met deze van de Generaal Jacqueslaan, verderop de Buyllaan zou verbinden.

Het belang van de maatregel

Het verkeer van de openbare vervoersvoertuigen wordt sterk benadeeld door de verzadiging van de door hen gebruikte wegen. De oplossing van de metro kan noodzakelijk zijn wanneer geen efficiënte bovengrondse oplossing gevonden kan worden of om de capaciteit van het net te vermeerderen.

De nodige investeringen voor de ondergrondse infrastructures zijn zeer belangrijk en moeten op gewestelijk niveau overwogen worden. Daarbij moet erop gewezen worden dat de Noord-Zuidverbindingen van het Brusselse metronet stiefmoederlijk behandeld worden.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Financiering	Gewestelijke en Federale financiering (Beliris)

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Creatie tegen 2020 van een rechtstreekse (pre)metrolijn tussen het Albertplein en het centrum van Ukkel en geprogrammeerde uitbreiding naar het Calevoetstation
	Creatie tegen 2020 van een infrastructuur buiten het wegennet (tunnel of op binnenterreinen van huizenblokken) tussen de Churchillaan en de Generaal Jacqueslaan

Fiche B9**Harmonisering van het aanbod van de verschillende uitbaters****Maatregel**

Harmonisering van het aanbod van de MIVB, de TEC en De Lijn langs de lijnen en stukken lijnen die tegelijk door twee of meerdere uitbaters bediend worden.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

Bus as naar de Waterlooosesteenweg (De Lijn en TEC)

Bus as Sterrewacht – Houzeau – Edith Cavell

**Beschrijving van de maatregel**

Ukkel wordt door vier verschillende uitbaters van openbaar vervoer bediend. Op bepaalde plaatsen zorgen verschillende uitbaters voor een gelijkaardige bediening zonder werkelijke coördinatie van de uurregelingen. Het resultaat is een minder kwaliteitsvolle dienstverlening aan de reiziger dan wat het zou kunnen zijn met ongewijzigde uitbatingskosten.

Waterloosesteenweg (De Lijn en TEC)

Langs de hele Waterloosesteenweg, tussen het Zuidstation en Sint-Genesius-Rode zijn de gecumuleerde frequenties van de lijnen 136/137 (De Lijn) en W (TEC) tamelijk hoog (acht doorgangen per spitsuur, vier à zes doorgangen per daluur), maar de uurregelingen van beide uitbaters zijn niet gecoördineerd. Tijdens bepaalde periodes verlaten de bussen van beide uitbaters het Zuidstation op hetzelfde ogenblik, tijdens andere periodes is er maar enkele minuten tussen het vertrek van de TEC-bus en dit van de De Lijnbus en is er vervolgens een langere periode zonder busdoorgang.

De Gemeente wenst dat de uurregelingen van beide uitbaters aangepast worden met het oog op een betere doorgangsfrequentie aan de haltes. Oplossingen moeten gevonden worden rekening houdend met de eigenschappen van elke lijn en met het feit dat de bussen van beide uitbaters stroomopwaarts en –afwaarts van de Waterloosesteenweg verschillende routes volgen.

Met ongewijzigde doorgangsfrequenties voor elke uitbater, moet bij de haltes van de Waterloosesteenweg:

- tijdens de spitsuren om de 10 minuten een bus voorbijrijden;
- tijdens de daluren om de 15 minuten een bus voorbijrijden.

As Sterrewacht – Houzeau – Edith Cavell (MIVB en De Lijn)

Een gelijkaardige toestand wordt waargenomen voor de lijnen 60 (MIVB) en 134 (De Lijn) op hun gehele Ukkelse traject. De uitvoering van het tram/busplan van de MIVB zal het gemeenschappelijke stuk van beide lijnen echter beperken.

Het belang van de maatregel

Bij gebrek aan MIVB-lijn langs deze as vervullen de lijnen TEC en De Lijn een functie van stedelijke bediening op de Waterloosesteenweg. De slechte coördinatie van de uurregelingen van beide uitbaters beperkt echter de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer langs deze as van ongeveer 10 km.

De concretisering van de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid op deze as biedt de gelegenheid om de doorgangsfrequenties te regulariseren.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel
Verwezenlijking	MIVB, TEC, De Lijn

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Harmonisering van de uurregelingen tegen 2008
--	---

Gekoppelde acties	<p>Uitvoering van maatregelen ter verbetering van de reissnelheid op de Waterlooosesteenweg (fiche B4)</p> <p>Creatie van een samenwerkings- en overlegcel met alle buitengewestelijke betrokken partijen (fiche E2)</p>
--------------------------	--

Fiche B10

Vermeerdering van de doorgangsfrequenties op het MIVB- en het NMBS-net

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare vervoersnetten
- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

Niet van toepassing.

Beschrijving van de maatregel

Om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren en om meer klanten te kunnen vervoeren moeten de doorgangsfrequenties en de capaciteit van de voertuigen verbeterd worden.

MIVB-net

Het gewestelijke Iris Plan voorziet voor de meeste lijnen van het MIVB-net frequenties van 10 doorgangen/uur tijdens de spitsuren, 6 doorgangen/uur tijdens de daluren en 3 doorgangen/uur 's avonds.

In Ukkel is de lijn 55 de enige die dit niveau behaalt terwijl de andere lijnen zich er zeer ver onder bevinden (43, 60, 98...).

Aantal doorgangen per uur tijdens de winterregeling 2004-2005. Bron: uurregeling MIVB

Lijn	Van maandag tot vrijdag			Zaterdag namiddag	Zondag
	Avondspits	Daluren	's avonds		
Tram 3/23	8,6	4/6	3	4	3
Tram 18	6	6	3	4	3
Bus 38	8	4	2	3	3
Bus 41	6	4	Geen dienst	3	3
Bus 43	4	4	2	2	2
Bus 48	6	6	3	4	3
Tram 52	6	4	3	4	3
Tram 55	10	6	4	4	4
Bus 60	4	4	3	3	3
Tram 90	8,6	6	3	4	3
Tram 91	5	4	3	4	3
Tram 92	10	4	3	4	2
Bus 98	2	1	Geen dienst	Geen dienst	Geen dienst

De uitvoering van het tram/busplan van de MIVB zal gepaard gaan met het instellen van de Iris-frequenties op bepaalde nieuwe of geherstructureerde lijnen (3, 23/24, 51 en de helft van de lijn 43), maar de andere lijnen die Ukkel doorkruisen (16, 38, 41, 48, 60, 82, 92 et 98) zullen dat niveau nooit bereiken.

NMBS-net (GEN)

Het GEN vertegenwoordigt een belangrijke inzet voor de gemeente Ukkel, rekening houdend met de verkeersdichtheid en de ontoereikende reissnelheid van de meeste tram- en buslijnen die in Ukkel rijden.

Bij het tot stand brengen van het GEN zullen alle Ukkelse station tijdens de spitsuren door vier à zes treinen bediend worden. Tijdens de daluren zullen de doorgangsfrequenties echter slechts twee of drie treinen per uur bedragen. De intenties van de NMBS zijn nog niet gekend wat betreft de aangeboden doorgangsfrequenties in de nieuwe stations (Diesdelle et Verrewinkel).

Aantal GEN-treinen per station tegen 2012. Bron: NMBS

Ukkel-Stalle en Ukkel-Calevoet

		Aantal treinen /uur		Aantal
		Spituren	Daluren	treinen/dag
R2	Nijvel – Brussel Centraal – Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3	Eigenbrakel – Brussel Schumann – Leuven	-	-	-
R7	Halle – Delta – Vilvoorde	-	-	-
R8	Geraardsbergen – Brussel Schuman – Mechelen	-	-	-
Totaal		4	2	46

Linkebeek

		Aantal treinen /uur		Aantal
		Spituren	Daluren	treinen/dag
R2	Nijvel – Brussel Centraal – Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3	Eigenbrakel – Brussel Schumann – Leuven	2	1	34
R7	Halle – Delta – Vilvoorde	-	-	-
R8	Geraardsbergen – Brussel Schuman – Mechelen	-	-	-
Totaal		6	3	80

Moensberg

		Aantal treinen /uur		Aantal
		Spituren	Daluren	treinen/dag
R2	Nijvel – Brussel Centraal – Louvain-la-Neuve	4	2	46
R3	Eigenbrakel – Brussel Schumann – Leuven	-	-	-
R7	Halle – Delta – Vilvoorde	2	1	34
R8	Geraardsbergen – Brussel Schuman – Mechelen	2	1	23
Totaal		8	4	103

Sint-Job

		Aantal treinen /uur		Aantal
		Spituren	Daluren	treinen/dag
R2	Nijvel – Brussel Centraal – Louvain-la-Neuve	-	-	-
R3	Eigenbrakel – Brussel Schumann – Leuven	2	1	34
R7	Halle – Delta – Vilvoorde	2	1	34
R8	Geraardsbergen – Brussel Schuman – Mechelen	2	1	23
Totaal		6	3	91

Men beschouwt dat een doorgangsfrequentie van 4 treinen per uur overdag in elk station noodzakelijk is om toe te laten dat het GEN het aanbod aan tram/bus doeltreffend kan aanvult en een aantrekkelijk alternatief biedt voor de auto.

Het belang van de maatregel

Een werkelijk alternatief voor de auto is vooral de gebruiker de zekerheid bieden dat hij niet te lang op zijn bus of zijn tram zal moeten wachten.

De vermeerdering van de frequenties van het openbaar vervoer is een dure maatregel. De uitbaters beschikken vandaag niet over de nodige middelen om die te concretiseren. De Gemeente moet van de onderhandelingen met het oog op de herziening van de beheerscontracten van de openbare vervoersmaatschappijen profiteren om deze maatregelen in aanmerking te doen nemen worden in hun volgende begroting.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel, MIVB, NMBS
Financiering	Gewestelijke begroting (herziening van het beheerscontract van de MIVB die momenteel wordt voorbereid voor de periode 2006-2010) of Federale begroting (GEN)
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Federale Staat, Vlaams Gewest, Waals Gewest

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Tegen 2008 Iris-frequenties op 50% van de lijnen in Ukkel en tegen 2012 op alle lijnen (behalve de 98)
	Tegen 2020 minstens vier treinen per uur in elk GEN-station in Brussel

Gekoppelde acties	Uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid (fiche B4) Creatie van een samenwerkings- en overlegcel met alle buitengewestelijke betrokken partijen (fiche E2)
--------------------------	--

Fiche B11

Tariefintegratie

Maatregel

Verbetering van de tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersnetten en uitbreiding van de stedelijke tariefzone tot het gehele Ukkelse grondgebied.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Promotie van het gebruik van het openbaar vervoer
- Verbetering van de complementariteit van de openbare vervoersnetten.

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie



Beschrijving van de maatregel

De bezitters van een Jump-kaartje of van een MTB-abonnement kunnen zich op alle openbare vervoersnetten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen. De gebruikers van andere vervoerskaartjes kunnen zich alleen op het net van hun abonnement verplaatsen. De studenten worden namelijk beperkt tot het MIVB-net aangezien er geen MTB-schoolabonnement bestaat.

De haltes « Prins van Oranje », « Pijnbomenweg » en « Kleine Hut », hoewel ze in Ukkel gelegen zijn, bevinden zich echter buiten de stedelijke tariefzone en zijn dus alleen bereikbaar met een

TEC- of een De Lijn-kaartje. Op dezelfde wijze is het station van Linkebeek, waarvan de perrons gedeeltelijk in Ukkel gelegen zijn, niet toegankelijk met een MTB-abonnement of een « Jump »-kaartje, terwijl de lijnen van de MIVB en van De Lijn die het station bedienen deze vervoerskaartjes aanvaarden.

De Gemeente steunt actief de onderhandelingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de naburige gewesten en de vier uitbaters van openbaar vervoer om één enkel abonnement in te stellen voor iedere gebruiker die op het gewestelijke grondgebied reist (inbegrepen vanaf en naar de buiten de stedelijke tariefzone gelegen haltes).

Het belang van de maatregel

De vier uitbaters van openbaar vervoer verzekeren een groot aanbod in Ukkel en talrijke bewoners gebruiken verschillende netten voor hun verplaatsingen met het openbaar vervoer.

De tariefintegratie is noodzakelijk om het gebruik van het openbaar vervoer te vergemakkelijken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het algemeen en in Ukkel in het bijzonder.

Deze maatregelen moeten op een gewestelijk of supragewestelijk niveau getroffen worden.

De uitbreiding van de stedelijke tariefzone naar de Kleine Hut zal een winstderving voor de TEC en De Lijn met zich meebrengen. Maar dit zal echter gecompenseerd worden door besparingen te danken aan de verbetering van de reissnelheden ten gevolge van de uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid langs de Waterloo-sesteenweg.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Andere betrokken partijen	BUV, MIVB, TEC, De Lijn, NMBS
Financiering	Akkoord te vinden tussen de verschillende uitbaters
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Andere Gewesten, Federale Staat.

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Tegen 2008 uitbreiding van de stedelijke tariefzone ('Jump'-kaartjes en MTB-abonnementen) tot het station van Linkebeek en alle haltes langs de Waterlooesteenweg
	Tegen 2012 veralgemening van de MTB- abonnementen tot alle types abonnementen (inbegrepen de schoolabonnementen)
Gekoppelde acties	Maatregelen ter verbetering van de reissnelheid langs de Waterlooesteenweg (fiche B4)

3.7. Detail van de te ondernemen acties in het kader van de uitvoering van het verkeers- en het parkeerplan

De concretisering van de in § 3.3. voorgestelde verkeersplannen moet gepaard gaan met de volgende maatregelen.

- C1. Uitvoering van de parkeerplannen
- C2. Installatie van de car-sharingsstations
- C3. Versterking van de controle en de repressie van de verkeersovertredingen
- C4. Aanleg prioritaire actieperimeters

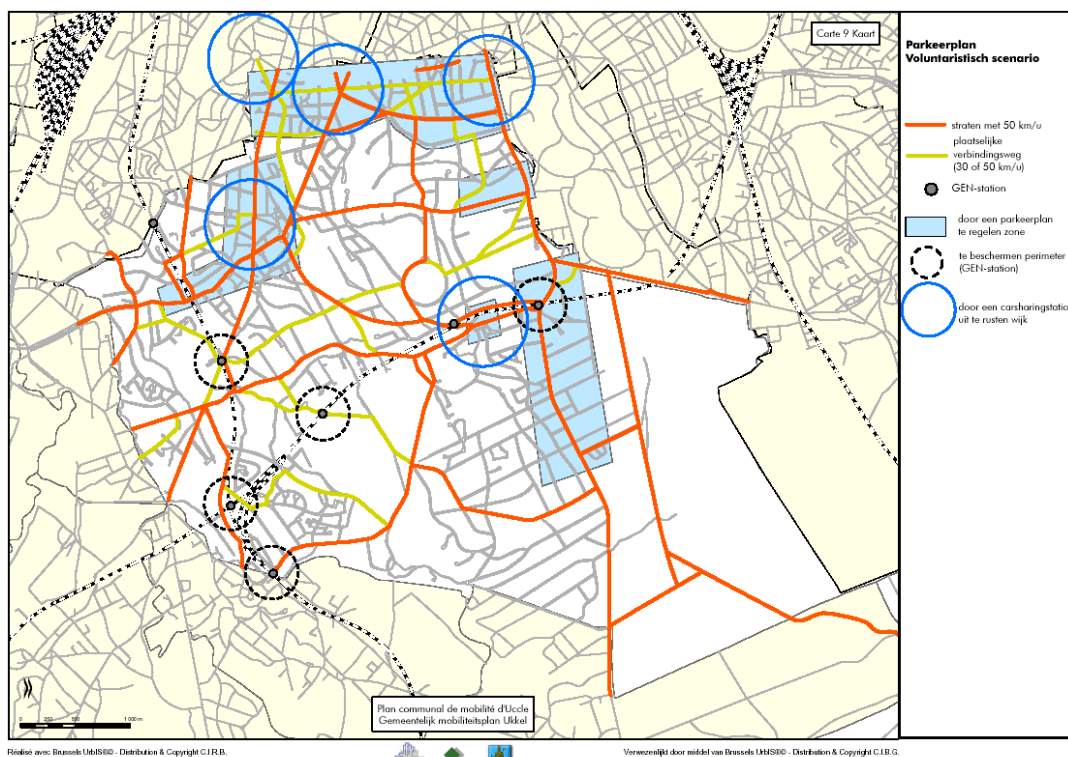
Fiche C1

Uitvoering van het parkeerplan**Nagestreefde doelstelling(en)**

- Verbetering van de parkeerwisseling in de handelszones
- Strijd tegen de langparkeerders

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie**Beschrijving van de maatregel**

Het parkeerplan voorziet drie verschillende regimes:

- Blauwe zone (gratis parkeren beperkt tot 2 uren, behalve voor de bezitters van een bewonerskaart);
- Groene zone (betalende parking behalve voor de bezitters van een bewonerskaart);

- Rode zone (betalende parking voor alle gebruikers).

De blauwe zones werden tijdelijk toegepast, in afwachting van de installatie van aangepaste parkeermeters (voorzien op lange termijn).

Bovendien, kan in sommige gevallen een bufferzone worden ingesteld in de straten waar geen gereguleerd parkeren geldt en die grenzen aan de straten waar een parkeerplan van toepassing is.

De bewoners van deze straten kunnen gebruik maken van een bewonerskaart die hen toelaat gratis te parkeren in groene zones.

Het parkeerplan is al van kracht in het centrum van Ukkel, en zal op termijn uitgebreid worden tot de andere wijken van de Gemeente waar het langparkeren overdag problemen stelt:

- De wijken langs de Alsebergsesteenweg tussen het centrum van Ukkel en het Coghén/Alseberg kruispunt;
- De wijken langs de Vanderkinderestraat, tussen de Alsebergsesteenweg en de Waterlooesesteenweg;
- De wijken langs de Waterlooesesteenweg, tussen de Bascule en de Van Beverlaan;
- De tewerkstellingspool langs de Stallestraat.

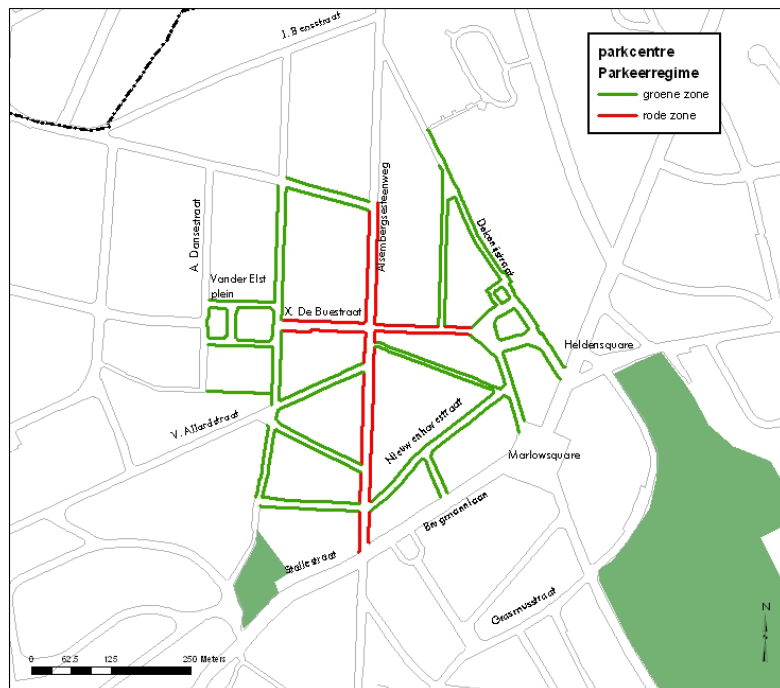
Perimeters voor bescherming van het woonparkeren zullen overigens ingesteld worden in de omgeving van de GEN-stations (zie fiches B1 en B2); de door een parkeerplan geregelde wijken zullen uitgerust worden met een car-sharingstation (fiche C2). De Politie zal de controle op het naleven van de leveringsruimtes versterken.

In de zones met een parkeerplan zal een gratis bewonerskaart toegekend worden aan al de erin gevestigde gezinnen. Bijkomende kaarten zullen ter beschikking gesteld worden van de gezinnen (voor een tweede auto) en de andere eventuele gebruikers (handelaars,...) tegen betaling van een door de gemeentelijke overheid vast te stellen jaarlijkse bijdrage.

Wijk van Ukkel Centrum (Figuur 1)

De diagnose heeft getoond dat het in 2004 ingevoerde parkeerplan goed werkt over het algemeen.

Sommige straten aan de rand van het parkeerplan hebben echter een vermeerdering van de langparkeervraag geregistreerd. Er wordt dan ook voorgesteld een bufferzone in te stellen (blauwe zone) nabij de straten waarin het parkeren betalend is, en dit om de "randeffecten" te vermijden.

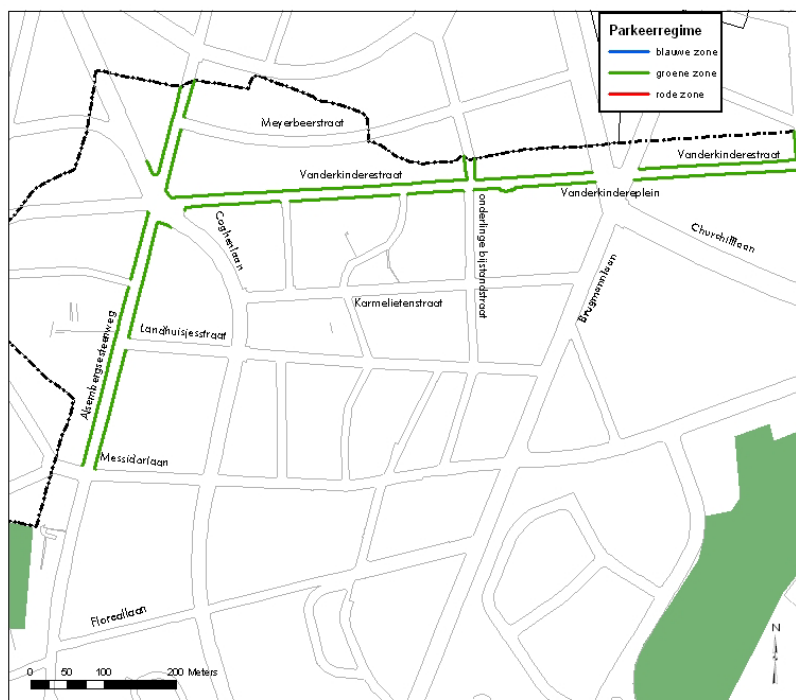


Figuur 1 Parkeerplan - Ukkel Centrum

Wijk van het Coghen/Alseberg kruispunt - Vanderkindere (Figuur 2)

Er wordt voorgesteld een parkeerwisseling in te stellen in de straten vermeld in de hierna volgende figuur 2.

De eventuele uitbreiding van de perimeter voor de parkeerwisseling tot Vorst en Elsene zal in overleg met de gemeenten onderzocht worden wanneer ze hun eigen parkeerplan zullen tot stand brengen.



Figuur 2 Parkeerplan - Coghen / Vanderkindere

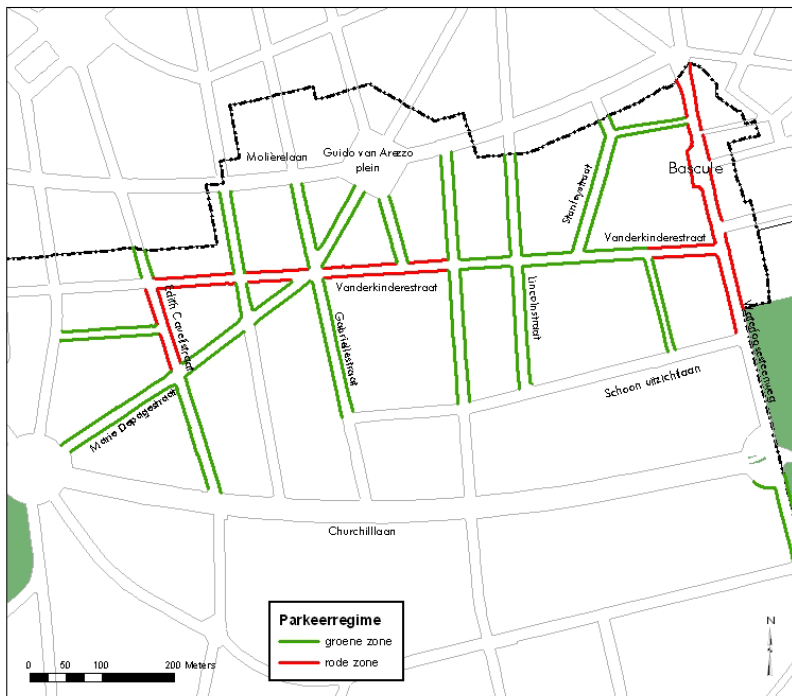
Bascule / Vanderkindere (Figuur 3)

Het tot stand brengen van het parkeerplan in de Basculewijk gaat samen met een beter gebruik van de Bascule parking buiten het wegennet. Daarvoor moet in de Waterlooosesteenweg een dynamische signalisatie met vermelding van het aantal vrije parkeerplaatsen geïnstalleerd worden.

De uitvoering van maatregelen ter verbetering van de reissnelheid op de Waterlooosesteenweg, tussen de Legrand- en de Churchillaan (zie § 3.4.6) zal de afschaffing van parkeerplaatsen aan de ene kant van de Waterlooosesteenweg met zich meebrengen. Dit zal gecompenseerd worden door de creatie van een nieuwe parking naast de wegen (nu bestudeerd door de MIVB).

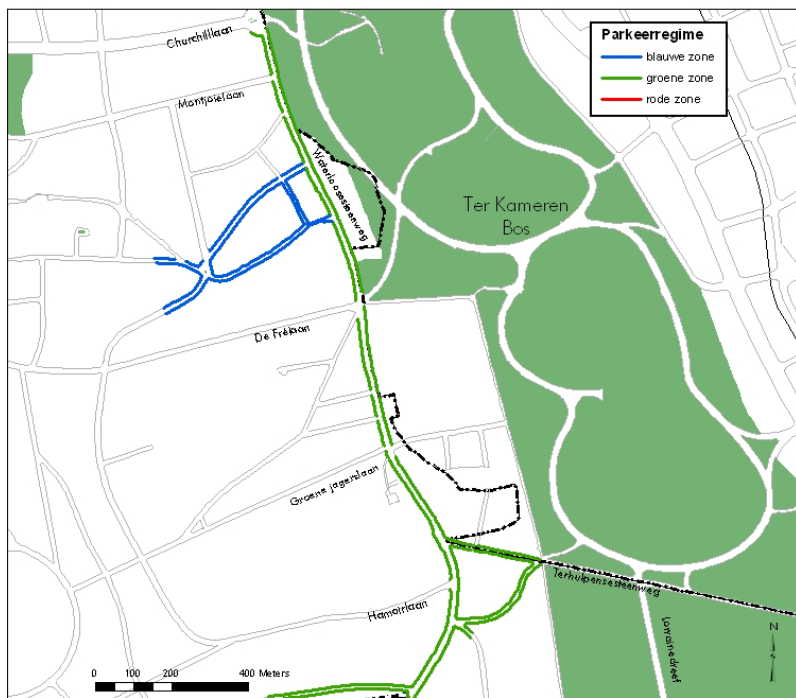
De eventuele uitbreiding van de perimeter voor parkeerwisseling tot Elsene (blauwe zone in de wijk van het Arrezoplein) zal geconcretiseerd worden wanneer de gemeente Elsene haar eigen parkeerplan zal realiseren.

Een nieuwe leveringsruimte van 22 meters zal overigens op de Waterlooosesteenweg aangelegd worden voor de grote vrachtwagens die de winkels van de galerij bedienen. Ten slotte zullen de leveringsruimtes gelegen Claus- en De Praeterstraat naar de steenweg verplaatst worden om in deze smalle straten de manoeuvres van de vrachtwagens te vermijden.



Figuur 3 Parkeerplan – Bascule / Vanderkindere

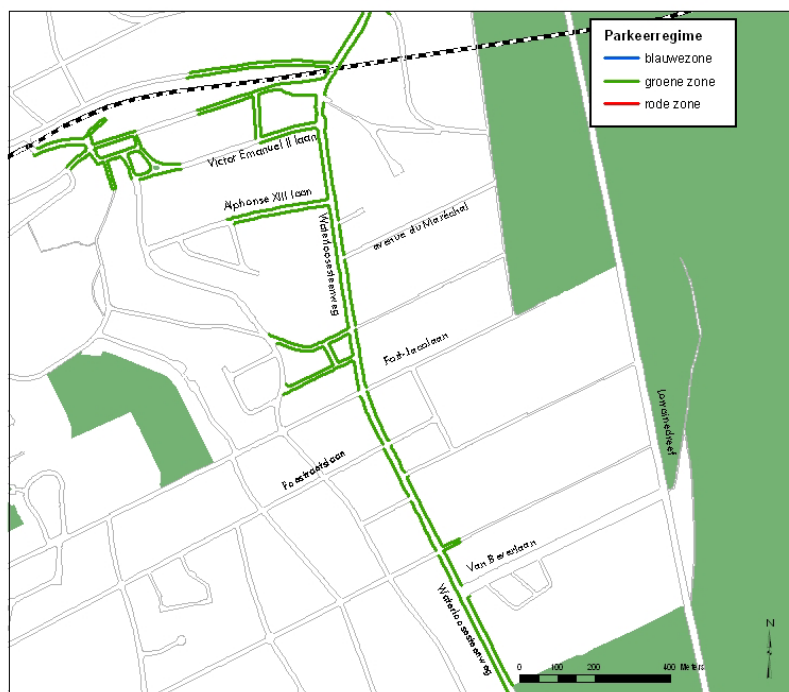
Waterloosesteenweg tussen de Churchilllaan en de Diesdelle (Figuur 4)



Figuur 4 Parkeerplan - Waterlooostenweg (tussen Churchill en Diesdelle).

Het parkeerplan voorziet het wisselend parkeren (blauwe zone) langs de hele Waterlooosesteenweg; er wordt voorgesteld de blauwe zone uit te breiden tot de Langeveld – René Gobert wijk wegens de moeilijkheden te wijten aan de nabijheid van het ziekenhuis Sint-Elisabeth.

Wijken van Sint Job, Diesdelle en Fort Jaco (Figuur 5)



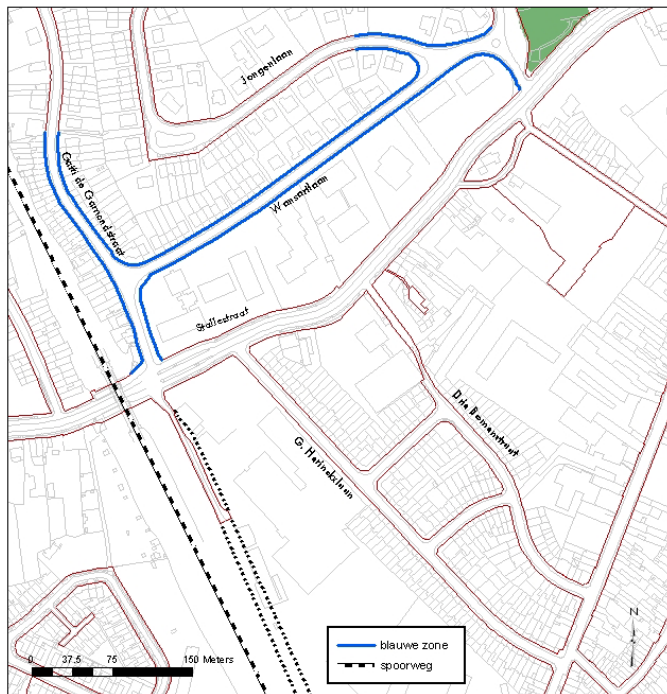
Figuur 5 Parkeerplan – Sint Job, Diesdelle et Fort Jaco

Naast de uitvoering van het parkeerplan, zal de gemeente met de NMBS de mogelijkheid bestuderen om aan de Diesdelle een kleine parking te creëren voorbehouden voor de gebruikers van het GEN-station (zie fiche B2).

De gemeente zal na de renovatie van de Eglantiërschool de mogelijkheden bekijken om enkele parkeerplaatsen te creëren voor het onderwijzend personeel. Ze zal het IRSA aanraden om een groter aantal parkeerplaatsen voor haar personeel te creëren op haar eigen terrein.

Tewerkstellingspool van de Stallestraat (Figuur 6)

De woonwijken nabij de ondernemingen van de Stallestraat zullen door een blauwe zone beschermd worden.



Figuur 6 Parkeerplan – Administratieve zone van de Stallestraat

Het belang van de maatregel

Het afwisselende parkeren laat toe een goede toegankelijkheid van de handelskernen en de bescherming van het woonparkeren te combineren.

De uitvoering van een parkeerplan is bovendien een doeltreffend instrument om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de woon- werkverplaatsingen te bevorderen.

Uitvoeringskalender

Het instellen van een afwisselend parkeersysteem heeft niet overal dezelfde prioriteit.

Een voorstel van uitvoeringskalender wordt hierna geformuleerd:

- Korte termijn (2006-2008): Ukkel Centrum (uitbreiding), Bascule/Vanderkindere, Diesdelle (indienststelling van het GEN-station voor eind 2006 of begin 2007), Langeveld/René Gobert;

- Middellange termijn (2009 – 2011): Coghen-Alseberg kruispunt/Vanderkindere, Fort-Jaco/Van Bever;
- Lange termijn (2012): Stallestraat, bescherming van de GEN-stations van lijn 124

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Dienst Mobiliteit van de gemeente Ukkel
Coördinator voor de concretisering	Politie
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BUV (gewestwegen), MIVB
Andere geraadpleegde partners	Handelsverenigingen, wijkcomités

Fiche C2

Car-sharing

Maatregel

Installatie van car-sharingstation op het Ukkelse grondgebied.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Een alternatief bieden voor het autobezit
- De vraag naar parkeerplaatsen verminderen

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel;
- Parkeerplan;
- Communicatie.

Lokalisatie

Met een car-sharingstation uit te rusten wijken:

- Bascule
- Vanderkindere
- Coghen
- Ukkel-Centrum
- Sint-Job

Beschrijving van de maatregel

De car sharing – of gedeelde auto's – kan gedefinieerd worden als een zeer geperfectioneerd huursysteem dat soepeler en minder duur is voor de dagelijkse gebruikers dan de traditionele huursystemen. Het biedt aan zijn gebruikers een alternatieve dienst die bijna vergelijkbaar is met het bezitten van een particuliere auto, aangezien men bijna bij de hand een auto kan hebben in functie van zijn behoeften. Het vervangt bijzonder voordelig de tweede auto van een gezin en kan dus de vraag naar woonparkeren verminderen.

Het instellen van de car-sharing in Brussel is in 2002 begonnen en het systeem ontwikkelt zich nog steeds met de installatie van meerdere stations per jaar. Ukkel bezit thans geen enkel car-sharingstation.

De in aanmerking te nemen criteria om de ligging van een car-sharingstation te kiezen zijn:

- De bevolkingsdichtheid;
- De nabijheid van een belangrijke knoop van openbaar vervoer;
- Het bestaan van handelszaken (sociale controle en betere zichtbaarheid van het car-sharingstation door het publiek);
- De nabijheid op een redelijke afstand (te voet of met het openbaar vervoer) van een ander station waar de gebruiker zich eventueel kan begeven indien alle voertuigen van het station al gereserveerd zijn.

Het in aanmerking nemen van deze criteria leidt tot het voorstel om in 2007 car-sharingstation in de volgende wijken te installeren:

- **wijk van de Bascule** waar het station als aanvulling van het station van Flagey zou kunnen werken;
- **wijk van het Vanderkindereplein** waar het station als aanvulling van het station van het Jansonplein zou kunnen werken;
- **wijk van het Coghen/Alseberg kruispunt (en Hoogte 100)** in aanvulling van het station Horta; het zou tegelijkertijd de wijken van de Hoogte 100 en Bens/Mozart/Messidor bedienen.

In 2008 zal **in het centrum van de Gemeente** een station geïnstalleerd worden. De wijk van het **Sint-Jobsplein** zal op zijn beurt in 2009 uitgerust worden.

Het belang van de maatregel

Een car-sharingstation start over het algemeen met één of twee voertuigen. De uitbreiding van het station gebeurt daarna geleidelijk, in functie van de vraag; de aanwezigheid van een station en de goede zichtbaarheid ervan laten hebben een aanmoedigingseffect dat leidt tot de geleidelijke uitbreiding van het station en de vermeerdering van het aantal beschikbare voertuigen.

Volgens Cambio, die de car-sharing in Brussel beheert, vereist dit systeem geen groot investeringsbudget aangezien de installatiekosten van een station zelden 1500 € overschrijden en een convenantenproject dat nog ter discussie ligt, voorziet dat deze ten laste worden genomen door het gewest. De car-sharingactiviteiten zijn bovendien op financieel vlak autonoom en vereisen geen werkingssubsidie.

De car-sharing biedt de bewoners een werkelijk alternatief voor het autobezit. Enkele Ukkelaars hebben dit overigens goed begrepen en gebruiken al car-sharingdiensten hoewel er in Ukkel nog geen station bestaat.

Betrokken partijen

Om een car-sharingstation te installeren moet de Gemeente een overeenkomst ondertekenen met de firma Cambio en het Gewest; een type overeenkomst met een geldigheidsduur van 3 jaar wordt thans bestudeerd en zal de rol van iedereen vaststellen. De Gemeente zal de nodige parkeerplaatsen gratis ter beschikking stellen en verbindt zich ertoe het systeem te promoten bij

de bewoners, en ook snel bijkomende parkeerplaatsen toe te kennen in functie van de evolutie van de vraag.

Initiatiefnemer	Gemeente
Coördinator voor de concretisering	Cambio
Technische uitvoering	Cambio bestudeert de beste ligging in de gekozen zone en levert de borden, palen, beugels, enz.... Een ploeg gemeentearbeiders is belast met de eigenlijke installatie.
Financiering	Alle installatiekosten van het station zullen door het Gewest worden betaald; de werkingskosten worden door het station zelf op zich genomen.
Andere bij de uitvoering betrokken partners	De MIVB neemt de onderhoudskosten van de stations op zich
Andere geraadpleegde partners	Wijkcomités en/of handelsverenigingen

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal car-sharingsstations op het gemeentelijke grondgebied
Huidige toestand	Geen
Nagestreefde toestand	3 in 2007, 5 in 2009

Fiche C3**Versterking van de controle en de repressie van de verkeersovertredingen****Nagestreefde doelstelling(en)**

- de veiligheid van alle gebruikers van de openbare weg versterken.

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel
- Communicatie en sensibilisering

Lokalisatie

Het gehele gemeentelijke grondgebied.

Beschrijving van de maatregel

De controle van de overtredingen moet in de volgende aspecten versterkt worden en aanleiding geven tot de aangepaste vervolgingen:

- overmatige snelheid;
- hinderlijk parkeren, niet naleving van de bushaltes;
- niet naleving van de leveringsruimten;
- niet naleven van de beschermde banen;
- gevaarlijke gedragingen (agressiviteit aan het stuur, niet naleven van de signalisatie, gebruik van GSM aan het stuur, sturen onder invloed van drugs of alcohol, enz...).

Daar waar de infrastructuurmaatregelen ontoereikend zijn om de veiligheidsbeperking te laten naleven zijn automatische radars voorzien, namelijk:

- Waterlooesteenweg;
- Stallestraat en Brugmannlaan;
- Churchillaan;
- De Frélaan;
- Hamstraat;
- Horzelstraat;

- Messidorlaan;
- Prins Van Oranjelaan.

Het belang van de maatregel

Elk jaar gebeuren in Ukkel meer dan 1000 verkeersongevallen, waarvan ongeveer een vijfde met lichamelijk letsel en enkele dodelijke ongevallen. De zachte gebruikers worden hierbij niet gespaard.

Ukkel registreert echter het record aantal procesverbalen voor verkeersovertredingen. Deze repressie is dus nog onvoldoende. De betrekkelijke straffeloosheid van de gebruikers brengt ze ertoe de basis regels inzake eerbiediging van de andere gebruikers niet na te leven.

De «vrees voor de politieagent» is een sterke rem voor zo'n gedragingen. De plaatselijke aanwezigheid van een automatische radar kan de overtredingen met de helft te verminderen⁴.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	College van Burgemeester en Schepenen van de gemeenten van de Politiezone (Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel)
Coördinator voor de concretisering	Zonechef
Financiering	Lokale politie, Gewest

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal ongevallen met lichamelijk letsel
Huidige toestand	203 (2003)
Nagestreefde toestand	Vermindering met 50% in tien jaren

⁴ Resultaten van het project te Tienen over de impact van automatische radars – Via Secura, n° 64 – UBSR 2004.

Fiche C4

Prioritaire actieperimeters

Maatregel

Verbetering van de verdeling van de openbare ruimte in de prioritaire actieperimeters.

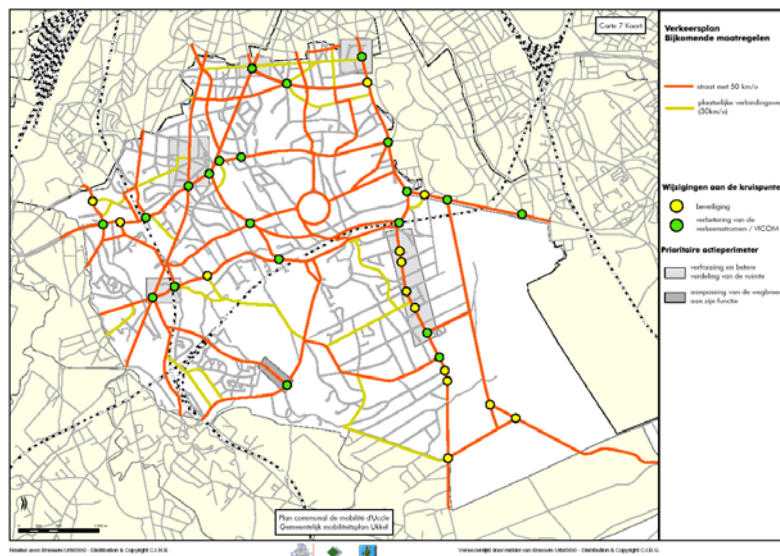
Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de leefomgeving
- Verbetering van de verkeersveiligheid

Aard van de actie

- Infrastructuurmaatregel

Lokalisatie



5 prioritaire actieperimeters werden vastgesteld:

- Ukkel-Centrum
- Vanderkindereplein
- Bascule
- Fort Jaco
- Horzelplein

Beschrijving van de maatregel

Ukkel centrum

De handelskern van Ukkel Centrum strekt zich uit langs twee type assen:

- de **Alsembergsesteenweg**, interwijkenweg gebruikt door talrijke auto's en door een tramlijn, is voorzien van tamelijk smalle voetpaden; de zebrapaden zijn talrijk omwille van de aanwezigheid van een druk bezochte handelskern maar worden alleen ter hoogte van enkele kruispunten met verkeerslichten beveiligd;

- **smalle straten** waarvan sommigen druk bezocht worden door voetgangers, en waarvan de voetpaden niet breed genoeg zijn.

De leefbaarheid van deze zones en de veiligheid van de voetgangers moet verbeterd worden door:

- de heraanleg op korte termijn (in 2007) van het **Dancoplein**;
- de volledige heraanleg van de **Marlowsquare** in het kader van de aanleg van een nieuwe rotonde (zie § 3.4.2);
- de omvorming van de **Verhulst- en de Gelovigenstraat** tot woonstraten aangezien er geen voldoende ruimte is om de voetpaden te verbreden;
- de afschaffing op korte termijn van de parkeerplaatsen in de Xavier De Buestraat, tussen de Alsebergsesteenweg en het Sint-Pietersvoorplein, om de voetpaden te kunnen verbreden.

Op langere termijn zou de Gemeente het belang en de uitvoerbaarheid moeten onderzoeken van de heraanleg van de Xavier De Buestraat tot voetgangersstraat om de handelspolen van de Alsebergsesteenweg en van het Sint-Pietersvoorplein beter te verbinden. De handelaars en de wijkcomités zullen betrokken worden bij deze overwegingen. Maar dit mag slechts geconcretiseerd worden wanneer de verbetering van de bediening van Ukkel met het openbaar vervoer een werkelijkheid zal worden.

Vanderkindereplein

De installatie van een nieuwe tramterminus (zie § 3.4.3) zal het mogelijk maken de voetgangersruimtes te herdenken met het oog op een beter comfort en veiligheid van de gebruikers en een gemakkelijkere overstap tussen de talrijke tramlijnen die daar stoppen.

Bascule

De uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid in de Waterlooosesteenweg (zie fiche B4) zal de gelegenheid bieden om de openbare ruimte te herorganiseren en het stuk van de Waterlooosesteenweg tussen de Vleurgatsteenweg en de Churchillaan heraan te leggen om er de leefbaarheid te verbeteren.

De nieuwe voorzieningen zullen waken over de vermenselijking van de straatzijde langs de Inno, een betere visuele integratie van de ondergrondse parking van de Inno en de aanleg van een zebrapad ter hoogte van de De Praeterstraat.

Fort Jaco

De handelskern van Fort Jaco kent een chaotische parkeertoestand op de straathoeken, de zebraleden en de voetgangersruimtes (privé parkings voor de winkels die deels de openbare ruimte dekken).

De uitvoering van maatregelen ter verbetering van de reissnelheid op de Waterlooosesteenweg, gepaard met deze van het parkeerplan zal de gelegenheid bieden om de huidige inrichting van de Waterlooosesteenweg volledig te herorganiseren. Voetpad-« oren » zullen systematisch geplaatst worden en bepaalde zebraleden van de Waterlooosesteenweg zullen beveiligd worden (zie fiche A6).

Horzelplein

Het Horzelplein beschikt thans over zeer slechte voetgangersvoorzieningen (onbestaande of hobbelige voetpaden, vooral naast de spoorwegbrug).

In het kader van de aanleg van de groene wandeling tussen de Engelandstraat en de Melkriekwijk, voorziet het BIM de creatie van een openbare ruimte aan de noordkant van het Horzelplein (langs de Sint-Jobsesteenweg), en de herstelling van de Geleytsbeek in openlucht.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Gemeente Ukkel, BUV, BIM
Technische uitvoering	Gemeente Ukkel (Dancoplein, gemeentestraten – namelijk de Xavier De Buestraat), BUV (gewestwegen, namelijk de Waterlooosesteenweg), BIM (groene wandeling)
Financiering	Gemeente, Gewest

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	<p>Korte termijn (tegen 2008): verbreden van de voetpaden en van de Xavier De Buestraat tegen 2008 een eenrichtingsstraat maken.</p> <p>Middellange termijn (tussen 2008 en 2012): heraanleg van de Bascule, Fort-Jaco, Vanderkindere- en Horzelplein.</p> <p>Lange termijn (na 2012): van de Xavier De Buestraat een voetgangersstraat maken.</p>
--	--

4. DE MAATREGELEN INZAKE COMMUNICATIE EN EDUCATIE

Naast de uitvoering van een multimodaal Verkeersplan en de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer, bestaat een belangrijke inzet van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan in **het begeleiden en aanmoedigen van de evolutie van de mentaliteiten ten bate van een duurzamere mobiliteit.**

Daarvoor moeten belangrijke inspanningen inzake communicatie, sensibilisering en educatie vanaf zo jong mogelijke leeftijd geleverd worden en op alle gebieden voortgezet worden met het oog op een werkelijke evolutie van de gedragingen. Het gaat om een werk op lange termijn dat nu reeds moet worden aangevat.

Als onvermijdelijke openbare dienst in ieders dagelijks leven is de Gemeente gedeeltelijk verantwoordelijk voor dit proces. De te ondernomen acties in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zijn de volgende.

- o D1. Verbetering van de communicatie inzake gemeentelijke en gewestelijke realisaties ter bevordering van een duurzamere mobiliteit
- o D2. Opmaak van multimodale toegankelijkheidsfiches
- o D3. Uitwerking van schoolvervoerplannen
- o D4. Organisatie van rangen te voet of per fiets op het einde van de schooldag
- o D5. Uitwerking van een voluntaristisch bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur
- o D6. Begeleiding van de uitwerking van de vervoerplannen voor de in Ukkel gevestigde bedrijven.

Fiche D1

Verbetering van de communicatie inzake gemeentelijke en gewestelijke realisaties ter bevordering van een duurzamere mobiliteit

Nagestreefde doelstelling(en)

- Bevordering van alternatieve vervoerswijzen
- Sensibilisering van de bevolking
- Opwaardering van de realisaties

Aard van de actie

- Communicatie en sensibilisering

Lokalisatie

Niet van toepassing.

Beschrijving van de maatregel

Talrijke alternatieven voor de auto bestaan reeds maar de bevolking kent ze meestal weinig. Zo zijn er bijvoorbeeld zeer weinig Ukkelaars die de al gerealiseerde GewFR's, de looproutes buiten het wegennet en het al belangrijke aanbod aan Ukkelse spoorwegstations kennen.

Een goede communicatie is dus noodzakelijk om de bestaande uitrustingen en de toekomstige realisaties ter kennis te brengen van de burgers zodat ze tussen de talrijke vervoersmogelijkheden kunnen kiezen. Deze communicatie behelst vooral:

- De toelichting bij de lopende projecten, het nut ervan, de nagestreefde doelstelling (uitleggen bijvoorbeeld dat het betalende parkeren strekt tot een wisseling van de parkeerplaatsen en een betere toegankelijkheid van de wijken waar dit van toepassing is);
- De aankondiging van de werken, hun voorziene duur en de voorlopig voorziene alternatieven, enz....;
- De verbetering van de kennis van de burgers over de beschikbare openbare vervoersnetten (spoorweg, openbaar vervoer, looproutes buiten het wegennet, de GemFR's en GewFR's, enz....);
- De voorstelling van de realisaties en van de behaalde resultaten.

Een doeltreffende communicatie tussen de gemeente en de burgers vereist de volgende maatregelen:

- De aanwijzing van een **Mobiliteitsadviseur die de gegevens verzamelt**, een enige gesprekspartner bij wie de burgers met zekerheid antwoorden krijgen op hun vragen;
- De creatie van een «**mobiliteitsrubriek**» met alle gegevens inzake mobiliteit in elk **Wolvendaelnummer** en/of in Bravo Ukkel;
- De regelmatige organisatie van **gedecentraliseerde infosessies** in de bij verschillende projecten betrokken wijken;
- De regelmatige organisatie (bijvoorbeeld twee maal per jaar) van een vergadering tussen de Gemeente en de **burgersverenigingen**.
- De organisatie van een **stand van de dienst mobiliteit** bij belangrijke manifestaties (autoloze dag, rommelmarkt in Ukkel-centrum, jaarmarkt van Sint-Job, enz...).

Het is ook belangrijk de realisaties en de **communicatie** van de dienst mobiliteit van de gemeente **zichtbaar** te maken. Daarvoor moeten een logo en een standaardvoorstelling gecreëerd worden die voor elke actie en communicatie van de dienst mobiliteit gebruikt zullen worden.

Het belang van de maatregel

Het systematische gebruik van de auto is vooral te wijten aan de slechte kennis van de aangeboden alternatieve vervoerswijzen en van de prestaties ervan inzake tijd en kosten. Met een efficiënte communicatie worden deze alternatieven aan de burgers ter kennis gebracht zodat ze de best gepaste vervoerswijze kunnen kiezen voor elk van hun verplaatsingen.

Een betere communicatie over een project laat bovendien toe dat het beter aanvaard wordt en zo spanningen te vermijden en de realisatie ervan te versnellen.

Communicatie vereist meer menselijke dan financiële middelen.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Mobiliteitsadviseur
Financiering	Gemeente
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BUV, BIM, uitbaters van openbaar vervoer, wijkcomités
Andere geraadpleegde partners	Maatschappelijk middenveld, scholen,...

Fiche D2

Multimodale toegankelijkheidsfiches

Maatregel

Multimodale toegankelijkheidsfiches voor de Ukkelse openbare uitrustingen realiseren en hun verwezenlijking voor de privé uitrustingen aanmoedigen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Bevordering van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de auto

Aard van de actie

- Communicatie

Lokalisatie

Niet van toepassing.

Beschrijving van de maatregel

« De toegankelijkheidsfiche is een document dat alle nodige gegevens omvat om een bepaalde plaats te bereiken met alle beschikbare vervoersmiddelen (trein, bus, metro, auto, taxi, fiets en lopen) »⁵.

De multimodale toegankelijkheidsfiche heeft tot doel de alternatieve vervoerswijzen te bevorderen en de bezoekers van een instelling de vervoersmogelijkheden te laten kennen om zich erheen te begeven. Deze fiche omvat de volgende elementen:

- het adres van de site;
- de ligging van de openbare vervoershaltes (trein, trams bus, metro) nabij de site en de lijnen die er voorbijgaan;
- de uurregeling van de treinen en bussen;
- de overstapmogelijkheden tussen treinen en bussen;
- de loop- en fietsroutes vanaf de openbare vervoershaltes;
- de meest nabije taxihalte;
- de bus- en taxitarieven;

⁵ Fiche d'accessibilité multimodale: Guide méthodologique – Institut Wallon et MET – Namur, 2003.

- de routes voor de auto's;
- de fietsroutes en -voorzieningen;
- de trajectduur;
- de parkings voor de fietsen en de auto's;
- de toegankelijkheid tot het gebouw voor de gehandicapten;
- een kaart met al deze gegevens;
- ...

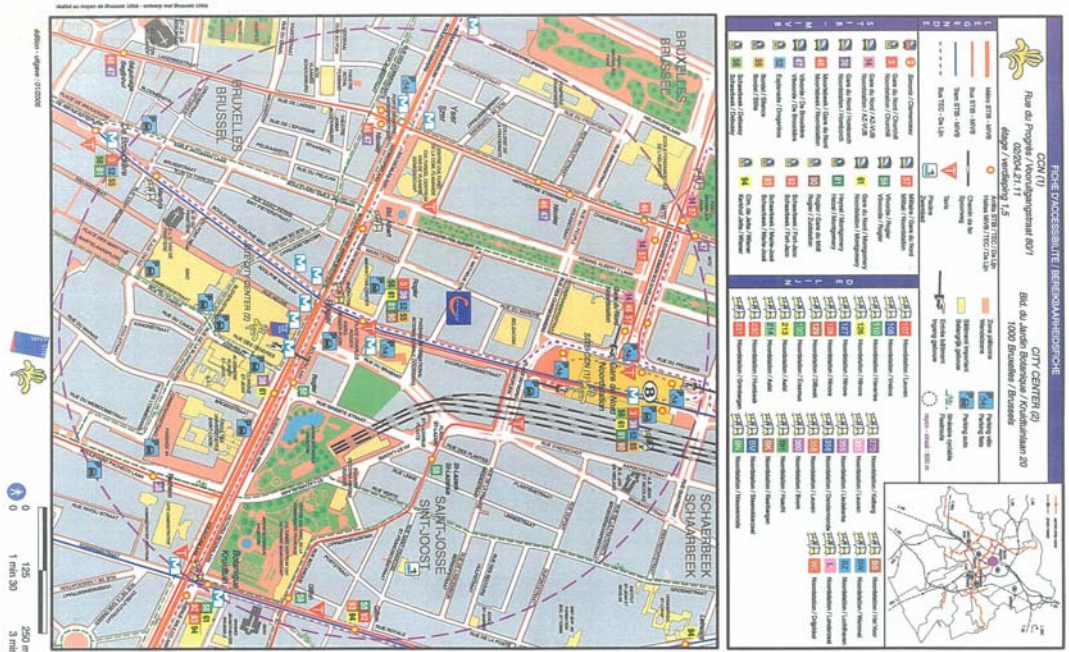
In Ukkel moeten de volgende uitrustingen over een multimodale toegankelijkheidsfiche beschikken:

- Gemeentehuis en diensten van het gemeentebestuur;
- OCMW;
- Scholen;
- Openbare parken;
- Ziekenhuizen;
- Sportinfrastructuren, zwembad inbegrepen;
- Begraafplaatsen;
- Cultuurcentrum;
- Museum (Van Buuren huis);
- Handelskernen;
- Bedrijven.

De toegankelijkheidsfiches moeten ruim verspreid worden, o.a. via de website van de Gemeente.

Een dienst van de MIVB is belast met de opmaak van toegankelijkheidsfiches op maat. Hierna volgt een voorbeeld van een door deze dienst opgemaakte toegankelijkheidsfiche.

De Gemeente zal de realisatie van de toegankelijkheidsfiche voor de bovenvermelde openbare gebouwen financieren.



Figuur 1 Multimodale toegankelijkheidsfiche van het Noordcommunicatiecentrum (bron BUW)

Het belang van de maatregel

De inlichtingen inzake toegankelijkheid van een plaats hebben thans vooral betrekking op de auto (traject vanaf de snelweg, bestaan van een parking, enz...), wat de gebruikers beperkt tot hun wagen om zich ernaar te begeven;

Het gebrek aan inlichtingen over de alternatieve vervoerswijzen is de voornaamste rem voor het gebruik ervan. Het is bijvoorbeeld moeilijk voor iemand die de zone niet kent, de meest nabije bushalte van zijn bestemming te kennen en zich te informeren over de uurregeling van de lijnen die er voorbijgaan. **Alle inlichtingen verzamelen op een enkele fiche vestigt de aandacht van de bezoeker op de diverse alternatieven en brengt hem ertoe op milieuvriendelijkere vervoerswijzen over te stappen.**

De opmaak van een toegankelijkheidsfiche vergt niet veel inspanningen maar men moet ervoor zorgen ze geregeld bij te houden. De Gemeente zal de realisatie van het bedrijfsvervoerplan van het gemeentebestuur benutten (fiche D5) om de toegankelijkheidsfiches van de verschillende gemeentegebouwen op te maken.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Technische uitvoering	Cel Grote Rekeningen van de MIVB
Financiering	De Gemeente financiert de realisatie van de toegankelijkheidsfiches voor de openbare uitrustingen; in de privé sector het organisme zelf
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Beheerders van de verschillende uitrustingen, uitbaters van het openbaar vervoer, BUV

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal Ukkelse uitrustingen met een multimodale toegankelijkheidsfiche
Huidige toestand	Enkele uitrustingen zonder gemeenschappelijke voorstelling en inhoud
Nagestreefde toestand	Tegen 2009 standaardfiches voor alle bovenvermelde Ukkelse uitrustingen

Fiche D3

Schoolvervoerplannen

Maatregel

Realisatie van schoolvervoerplannen (SVP) voor alle Ukkelse scholen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Educatie inzake duurzame mobiliteit
- Bevordering van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen
- Verbetering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Aard van de actie

- Communicatie en educatie
- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

Alle op het gemeentelijke grondgebied gelegen scholen.

Beschrijving van de maatregel

« Een schoolvervoerplan is een geheel overlegde maatregelen ter verbetering van de toegangsomstandigheden tot de scholen met welke vervoerswijze dan ook »⁶.

De eerste etappe is de creatie van een werkgroep samengesteld uit de schooldirectie, de leerkrachten, ouders van leerlingen en leerlingen. Vertegenwoordigers van het gemeentebestuur (vooral de mobiliteitsadviseur maar ook de dienst onderwijs of andere) en van de politie kunnen op verzoek van de scholen ook deel uitmaken van deze werkgroep. Het eigenlijke plan omvat vier grote fases:

1. een volledige diagnose van het toegankelijkheidsprofiel van de school en van de gedragingen van de leerlingen en het personeel inzake mobiliteit;
2. een concreet actieplan om de mobiliteit te verbeteren;
3. de uitvoering van de vastgestelde maatregelen;
4. de evaluatie van de resultaten en de organisatie van de acties voor het volgend jaar.

⁶ Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires – 2001 – Les manuels du MET n°6 – Namur.

Naast de actieve deelname in de uitwerking van de plannen zal de actie van de gemeente bestaan in de realisatie van de nodige aanleginfrastructuren voor de uitvoering van de maatregelen en eventueel in het ter beschikking stellen van personeel (preventie- en veiligheidsagenten, PWA's) om in te staan voor de veiligheid van de plaats of om de rangen te voet of per fiets te begeleiden. De medewerking van de politie is ook welkom.

Het belang van de maatregel

De mobiliteit van de leerlingen is een belangrijke problematiek voor de Ukkelse mobiliteit omwille van het aantal leerlingen in de Ukkelse scholen. Het massale gebruik van de auto genereert veel hinder in de omgeving van de scholen en brengt de veiligheid van de leerlingen in gevaar.

Een schoolvervoerplan vereist vooral verbeelding en een maximale betrokkenheid van de diverse partijen. De betrokkenheid van iedereen bij de overwegingen inzake mobiliteit maakt de bewustmaking voor deze problemen mogelijk en leidt tot een verandering van de mentaliteiten bij de volwassenen van morgen.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	De wil om een SVP te realiseren moet uitgaan van de school en van de organisatiemacht. In het bijzondere geval van de gemeentescholen maakt de dienst onderwijs van de Gemeente deel uit van de organisatiemacht en kan de initiatiefnemer van een SVP zijn
Coördinator voor de concretisering	Interne werkgroep van de school
Technische uitvoering	Interne werkgroep van de school. Methodologische steun van de ploeg mobiliteitsadviseurs van de gemeente.
Financiering	De Gemeente voor de aanleg van de gemeentewegen en voor de deelneming van gemeentepersoneel, het Gewest voor de aanleg van de gewestwegen en eventueel voor de subsidiëring van bepaalde maatregelen (fietsopleidingen, toelichting in de scholen, enz...).
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Ouders, leerlingen, leerkracht, uitbaters van openbaar vervoer, fietsersverenigingen, Gezinsbond, politie, enz....
Andere geraadpleegde partners	Wijkcomités

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal scholen met SVP
Huidige toestand	Geen
Nagestreefde toestand	3 scholen in 2007 (experimenteerscholen), alle scholen tegen 2012

Gekoppelde acties	Rangen te voet en per fiets
--------------------------	-----------------------------

Fiche D4

Rangen aan het einde van de schooldag

Maatregel

Organiseren of opnieuw vormen van rangen te voet of per fiets aan het einde van de schooldag.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Educatie inzake duurzame mobiliteit
- Veiligheid bij de verplaatsingen te voet of per fiets naar de scholen
- Ontlasting van de schoolomgevingen

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

De in Ukkel gevestigde basisscholen.

Beschrijving van de maatregel

Een schoolrang is de hergroepering van meerdere leerlingen, begeleid door een of meer begeleiders om zichtbaarder te zijn en dus beter beschermd langs hun traject naar of van de school. Deze maatregel is vooral bestemd voor de leerlingen van het basisonderwijs maar de leerlingen van het secundair kunnen als begeleiders ook bij het project betrokken worden.

Rangen te voet kunnen georganiseerd worden voor de leerlingen die binnen een straal van 1 kilometer rond de school wonen. Voor de leerlingen die verder wonen is het mogelijk rangen per fiets te organiseren. Dit systeem vergt een zeer strikte organisatie en is eerder bestemd voor leerlingen vanaf het vierde leerjaar tot het begin van het secundair onderwijs.

Een **rang te voet** is tamelijk gemakkelijk te organiseren. De leerlingengroepen worden samengesteld in functie van de ligging van hun woning. Een route wordt vastgesteld, hetzij vanaf een verzamelpunt, hetzij door voor de woning van elke leerlingen voorbij te gaan (of ook nog een tussenoplossing). Een vaste uurregeling moet gerespecteerd worden. De begeleiders kunnen oudere leerlingen, leraren, PWA's... zijn.

De organisatie van een **ophaaldienst per fiets** is iets ingewikkelder. Zij vergt de deelneming van partners zoals fietsverenigingen, de politie, de gemeente, enz...

De route moet zorgvuldig vastgesteld worden: het niveauverschil moet zo gering mogelijk zijn, het traject moet direct zijn in zo weinig mogelijk gebruikte straten of met fietsvoorzieningen, en tenslotte moet de route door de ouders en de leerlingen verkend worden. Er moet ingestaan worden voor de veiligheid van de leerlingen m.b.v. kwaliteitsvol materiaal (helm, fluo kazuifels,

enz.....) maar vooral voor een goede beheersing van het fietsen in de stad en de opleiding van de begeleiders. Om deze redenen is een voorafgaande fietsopleiding in de scholen wenselijk. Een overeenkomst tussen de kinderen, de ouders en de begeleiders moet uitgewerkt worden.

De Gemeente zal de organisatie van rangen te voet of per fiets bevorderen en bijstand verlenen voor het vaststellen van de routes, de eventuele specifieke aanlegwerken (fietspaden, beveiligde fietsoversteekplaatsen, enz...) langs de gekozen routes, het ter beschikking stellen van politieagenten, preventie- en veiligheidsagenten, PWA's, enz...

Het belang van de maatregel

De mobiliteit van de leerlingen is een belangrijk problematiek in Ukkel omwille van het groot aantal schoolinstellingen op haar grondgebied.

De organisatie van rangen zal het aantal met de auto afgezette kinderen verminderen en dus ook de verkeersmoeilijkheden in de schoolomgeving.

Dit initiatief wekt de belangstelling van kinderen voor mobiliteit en draagt zo bij tot een verandering van de mentaliteiten van de kinderen en hun ouders.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Mobiliteitsadviseur
Coördinator voor de concretisering	Werkgroep in de scholen, bijgestaan door de ploeg van Mobiliteitsadviseurs
Technische uitvoering	School, ouders van leerlingen, leerlingen van het secundair onderwijs
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Fietsverenigingen, politie, gemeentebestuur

Opvolgingsindicator

Aard/Definitie van de indicator	Verhouding van de leerlingen van de basisscholen die zich te voet of per fiets naar de school begeven
Huidige toestand	15,2 % (TRITEL onderzoek 2005).
Nagestreefde toestand	25 % tegen 2010

Voorafgaandelijke maatregelen	Instellen van de actie « fiets - scholen » om de kinderen vertrouwd te maken met de fietspraktijk in de stad
Gekoppelde acties	Aanleg van voetgangers- en fietsvoorzieningen

Fiche D5

Bedrijfsvervoerplan van het gemeentebestuur

Maatregel

Realisatie van een voluntaristisch Bedrijfsvervoerplan (BVP) voor het gemeentebestuur.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Het gebruik van alternatieve vervoerswijzen bevorderen
- Het gemeentepersoneel sensibiliseren

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel
- Communicatie en sensibilisering

Lokalisatie

Alle gebouwen van het gemeentebestuur

Beschrijving van de maatregel

Een BVP is « *het onderzoek, de uitvoering en de opvolging in een bedrijf of een groep bedrijven, van maatregelen ter bevordering van een duurzaam beheer van de verplaatsingen gebonden aan de activiteiten van dit bedrijf/deze bedrijven.* »

De bedrijven kunnen daarmee de door hen gegenereerde verplaatsingen analyseren, en de al genomen maatregelen om deze verplaatsingen te vergemakkelijken evalueren en andere maatregelen treffen om alternatieve vervoerswijzen te bevorderen.

Een BVP omvat concreet drie fases:

1. Diagnose van de bestaande toestand inzake door het bedrijf gegenereerde verplaatsingen (personeel, bezoekers, leveranciers) en inzake multimodale toegankelijkheid van de site(s) waar het gevestigd is.
2. Overwogen actieplan om de mobiliteit te verbeteren. Het actieplan omvat ook de becijferde mobiliteitsdoelstellingen. Het bedrijf verbindt zich ertoe verbindt deze verwezenlijken.
3. Regelmatige actualisering van het BVP.

Het belang van de maatregel

De realisatie van een bedrijfsvervoerplan is een wettelijke verplichting in Brussel voor alle bedrijven met meer dan 200 personeelsleden. Het gemeentebestuur van Ukkel beantwoordt aan deze voorwaarde.

Naast de zuiver wettelijke verplichting wil de Gemeente meer dan een intentieverklaring. Zij zal ambitieuze doelstellingen vaststellen en de nodige middelen investeren om deze te verwezenlijken. Toegankelijkheidsfiches (zie fiche D2) zullen voor alle gemeentegebouwen opgemaakt worden.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	College van Burgemeester en Schepenen
Coördinator voor de concretisering	Verantwoordelijke voor de dienst werken
Technische uitvoering	Externe adviseur, met deelneming van de personeelsdienst, de ploegen mobiliteitsadviseurs en de diensthoofden van het gemeentebestuur
Financiering	Gemeente
Andere bij de uitvoering betrokken partners	BUV, BIM, uitbaters van openbaar vervoer
Andere geraadpleegde partners	Alle gemeenteamtenaars.

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Realisatie van het bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur voor eind van het jaar 2006
--	---

Gekoppelde acties	Realisatie van multimodale toegankelijkheidsfiches
--------------------------	--

Fiche D6**Bedrijfsvervoerplannen voor de in Ukkel gevestigde privé instellingen****Maatregel**

Begeleiding van de uitwerking van de bedrijfsvervoerplannen (BVP) van in Ukkel gevestigde privé instellingen.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Het gebruik van alternatieve vervoerswijzen bevorderen
- Het personeel sensibiliseren

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel
- Communicatie en sensibilisering

Lokalisatie

Grote Ukkelse bedrijven.

Beschrijving van de maatregel

Het BVP-proces wordt in de fiche « BVP van het gemeentebestuur » (fiche D5) voorgesteld.

De Gemeente zal het BVP van de Ukkelse bedrijven begeleiden. Haar actie bestaat er in:

- voor de coherentie tussen de BVP's van de verschillende op haar grondgebied gevestigde instellingen te zorgen;
- de verschillende plaatselijke betrokken partijen in contact te brengen;
- voorzieningen aan te leggen die de mobiliteit van de bedrijven kunnen verbeteren (bijvoorbeeld: aanleg van voetpaden, beveiliging van de zebapaden, uitwerking van een parkeerplan in de nabijheid van de bedrijven, enz....);
- bijstand te verlenen voor de realisatie van de toegankelijkheidsfiches;
- de instellingen te stimuleren om voor voluntaristische doelstellingen te opteren;
- enz...

Het belang van de maatregel

De BVP's bieden een gelegenheid om na te denken of om actie te voeren t.o.v. de bedrijven die een bron van verplaatsingen zijn.

Via de BVP's worden ook de werknemers gesensibiliseerd inzake duurzame mobiliteit en wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de regelmatige woon- werkverplaatsingen bevorderd.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BUV-BIM)
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur aangewezen binnen het bedrijf
Technische uitvoering	Mobiliteitsadviseur aangewezen binnen het bedrijf
Financiering	Het bedrijf
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Gemeente, BUV, BIM, uitbaters van openbaar vervoer, werknemers van het bedrijf en van de naburige bedrijven

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Aantal bedrijven met meer dan 200 personeelsleden die over een BVP beschikken
Huidige toestand	4
Nagestreefde toestand	Alle bedrijven

Uitvoeringskalender

Gekoppelde acties	Een BVP voor het gemeentebestuur realiseren, evenals de multimodale toegankelijkheidsfiches
	Uitvoering van parkeerplannen in sommige administratieve zones van de gemeente

5. ANDERE ORGANISATIEMAATREGELEN

De diagnose, uitgewerkt bij de eerste fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan, leert dat het aantal tussenkomende partijen – binnen of buiten de gemeente – die een rol spelen in de organisatie van de mobiliteit in Ukkel, zeer hoog is.

De ervaring toont dat dysfuncties vaak waargenomen worden wat betreft de uitwisseling van inlichtingen en de samenwerking tussen de verschillende diensten/betrokken partijen, wat kan leiden tot een lagere doeltreffendheid van de getroffen maatregelen.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan en de nadering van een nieuwe legislatuur bieden de gelegenheid om **sommige administratieve structuren te verbeteren** (gemeentediensten, samenwerkingscellen, enz...) de uitwisseling van inlichtingen te stimuleren, een gemeenschappelijke cultuur te creëren voor de nagestreefde doelstellingen en hun verwezenlijking en de efficiëntie van het mobiliteitsbeleid te verbeteren.

- o E1. Creatie van een dienst mobiliteit en cel mobiliteit binnen het gemeentebestuur
- o E2. Creatie van een samenwerkings- en overlegcel tussen de gemeente en de buitengemeentelijke betrokken organen.

Fiche E1

Dienst Mobiliteit en cel Mobiliteit binnen het gemeentebestuur

Maatregel

Creatie van een enige dienst mobiliteit en van een cel mobiliteit binnen het gemeentebestuur.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de coördinatie van de acties
- Verbetering van de coherentie en efficiëntie van het mobiliteitsbeleid
- Creatie van een mobiliteitscultuur gedeeld door alle betrokken partijen van het gemeentebestuur

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

Niet van toepassing

Beschrijving van de maatregel

Talrijke gemeentediensten hebben iets te maken met de Ukkelse mobiliteit. De diensten die concreet handelen inzake planning en/of beheer van de mobiliteit zijn:

- **De dienst werken en wegenis** bestudeert en controleert de renovatiewerken op de gemeentewegen, realiseert veiligheidsvoorzieningen, plaatst verkeersborden, neemt contact op met de uitbaters van openbaar vervoer enz...
- **De dienst stedenbouw** levert de stedenbouwkundige vergunningen af, maakt de bijzondere bestemmingsplannen (BBP) op, werkt het gemeentelijk ontwikkelingsplan uit, enz...;
- **De dienst milieu** houdt zich o.a. bezig met de zachte mobiliteit (fietsroutes, fietsstallingen, autoloze dag, ontdekkings-wandelingsroutes...);
- **De politie** is o.a. belast met het beheer van het verkeer op het gemeentelijke grondgebied, de controle van de snelheid en andere verkeersovertredingen, de verkeers- en parkeerdossiers en de aflevering van de vergunningen voor de werven op de openbare weg;

- **De dienst groene ruimten**, aangezien de parken en groene ruimten een groot aantal looproutes tellen;

Maar andere diensten (of partners van deze diensten) zijn er ook bij betrokken als belangrijke bronnen van verplaatsingen:

- De dienst educatie: de leerlingen genereren een groot deel van de op het gemeentelijke grondgebied waargenomen verplaatsingen;
- De dienst sport en buitenschoolse activiteiten is ook een belangrijke bron van verplaatsingen;
- De dienst economie: de economische en handelsactiviteiten in Ukkel genereren eveneens verplaatsingen van personen en goederen;
- De dienst openbare reinheid en verfraaiing van de openbare ruimten beheert de reiniging van de openbare ruimten en het onderhoud van de voetpaden en de gewestwegen;
- De dienst jeugd is belast met de verkeersveiligheid in de omgeving van de scholen;
- De dienst openbare manifestaties: de markt van Sint-Job, kermissen, rommelmarkten, enz... storen vaak de plaatselijke verkeersomstandigheden;
- De dienst gemeentelijke informatie is belast met verspreiding van de informatie bij de bevolking.

Een geïntegreerde actie op de mobiliteit vergt een betere samenwerking van deze gemeentediensten, evenals de hergroepering van sommige bevoegdheden binnen één enkele dienst.

Al deze bevoegdheden kunnen niet in een enkele dienst bijeengebracht worden; een organisatie op twee niveaus wordt dan ook voorgesteld om het geïntegreerde beheer van de acties inzake mobiliteit te verbeteren:

- De creatie van een « **dienst mobiliteit** » minstens samengesteld uit de dienst werken en de dienst zachte mobiliteit, die zich zal bezighouden met de acties inzake communicatie en externe vertegenwoordiging op het vlak van de mobiliteit.

Een Mobiliteitsadviseur moet aangewezen worden om de visies van de verschillende personen van de dienst te harmoniseren. Ideaal zou deze dienst tot de bevoegdheid van een nieuwe te creëren **schepen van mobiliteit** moeten behoren.

- De creatie van een « **gemeentecel voor mobiliteit** » die elke maand op initiatief van de dienst mobiliteit zou vergaderen en die samengesteld zou zijn uit de bovenvermelde bij de mobiliteit betrokken partijen om de uitwisseling van inlichtingen systematisch te bevorderen, de lopende projecten en de ervaringen te bespreken, de planning en de coördinatie van de te ondernemen acties in de verschillende diensten te organiseren.

Het belang van de maatregel

Het hergroeperen van de voornaamste mobiliteitsbevoegdheden binnen één enkele dienst zal toelaten een globaal en doordacht mobiliteitsbeleid te voeren. Een goede communicatie tussen deze dienst en de andere gemeentelijke betrokken partijen binnen een cel die regelmatig vergadert is van essentieel belang om deze doelstelling te verwezenlijken.

Het instellen van het nieuwe college in oktober 2006 biedt de ideale gelegenheid om homogener bevoegdheidspakketten samen te stellen en het gemeentebestuur in die zin herorganiseren.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	College van Burgemeester en Schepenen
Coördinator voor de concretisering	Te creëren Schepenen van Mobiliteit
Technische uitvoering	Te creëren Schepenen van Mobiliteit
Andere bij de uitvoering betrokken partners	Het gehele College, de diensthoofden
Andere geraadpleegde partners	

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	<p>In oktober 2006, benoeming van een schepenen van mobiliteit</p> <p>Begin 2007, aanwijzing van een Mobiliteitsadviseur om de nieuwe dienst mobiliteit te organiseren</p> <p>Uiterlijk half 2007, creatie van de gemeentecel voor mobiliteit</p>
--	---

Fiche E2

Samenwerkings- en overlegcel met de buitengemeentelijke organen

Maatregel

Creatie van een samenwerkings- en overlegcel tussen het gemeentebestuur en de buitengemeentelijke betrokken partijen inzake de mobiliteit in Ukkel.

Nagestreefde doelstelling(en)

- Verbetering van de coördinatie van de acties en de uitwisseling van informatie
- Verbetering van de coherentie en de efficiëntie van het mobiliteitsbeleid.

Aard van de actie

- Organisatiemaatregel

Lokalisatie

Niet van toepassing.

Beschrijving van de maatregel

Naast de gemeentelijke betrokken partijen (zie fiche E1) zijn er talrijke buitengemeentelijke organen die een belangrijke rol spelen in de organisatie van de mobiliteit, te weten:

- Het gewestelijke bestuur (BUV);
- de uitbaters: MIVB, TEC, De Lijn, NMBS;
- het BIM
- de buurgemeenten.

Deze organen ontmoeten thans de gemeente in functie van de lopende projecten, die een samenwerking vergen maar de ervaring toont dat het gebeurt dat, bij gebrek aan inlichtingen, soms tegenstrijdige projecten voorgesteld worden of dat een actie door een orgaan uitgevoerd wordt zonder toelichting of overleg met een ander orgaan dat er toch bij betrokken is.

In dit opzicht zou **tussen de gemeente en de buitengemeentelijke betrokken partijen een samenwerkings- en overlegcommissie moeten gecreëerd worden**, die regelmatig zal vergaderen (een maal per trimester bijvoorbeeld) om systematisch inlichtingen uit te wisselen, de lopende projecten en de ervaringen te bespreken en de planning en de coördinatie van de te ondernemen acties in de verschillende administraties te organiseren.

Het belang van de maatregel

Een betere communicatie tussen de verschillende betrokken partijen vermijdt tegenstrijdige projecten. Men zal dus vermijden een voorziening a posteriori of op het laatste ogenblik aan te passen omdat geen rekening werd gehouden worden met een element dat niet tot de bezorgdheden van de initiatiefnemer van het project behoorde uitmaakte.

Betrokken partijen

Initiatiefnemer	Te creëren dienst mobiliteit van de gemeente Ukkel (zie fiche E1)
Coördinator voor de concretisering	Mobiliteitsadviseur
Autres partenaires	BUV, BIM, TEC, De lijn, NMBS, buurgemeenten

Opvolgingsindicator(en)

Aard/Definitie van de indicator	Creatie van een samenwerkings- en overlegcel in de loop van het jaar 2007
--	---