



GEMEENTELIJK  
MOBILITEITSPLAN

**UKKEL**

**Verslag van fase 1:  
Doelstellingen**



**Fase 1: Plaatsbeschrijving, diagnose van de huidige toestand  
en definitie van de doelstellingen**

Juli 2005

**TRITEL NV**

Boudewijnlaan 18  
1000 Bruxelles

## INHOUDSTABEL

<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
<b>2. DE VOORGESTELDE DOELSTELLINGEN VOOR HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN EN DE PRINCIPIELE OPTIES VOOR HET VERVOLG VAN DE STUDIE</b>	<b>2</b>
<b>2.1. Een gemeentelijk verkeersplan voor alle vervoermiddelen ontwerpen, op basis van het grondige onderzoek van de verwachte rol en de bijdrage van elke weg in het wegennet</b>	<b>2</b>
2.1.1. <i>Het richtschema van de zones 30 integreren in het gemeentelijk verkeersplan en het dientengevolge wijzigen of aanvullen</i>	2
2.1.2. <i>De commerciële snelheid van het openbaar vervoer verbeteren door de bestaande infrastructuur te optimaliseren, nieuwe infrastructuur aan te leggen en door de verkeersstromen vlotter te maken</i>	3
2.1.3. <i>De verkeersstroom langs de structurende assen van het wegennet vlotter laten verlopen</i>	4
2.1.4. <i>De leesbaarheid van het verkeersplan verbeteren door aangepaste visuele signalen in de verschillende inrichtingen en door een leesbare en gestructureerde bewegwijzering in de verschillende leefruimten.</i>	4
<b>2.2. Veilige en comfortabele wegen voor de voetgangers en voor de personen met beperkte mobiliteit</b>	<b>6</b>
2.2.1. <i>Het erfgoed van de voetgangerswegen opwaarderen en ontwikkelen</i>	6
2.2.2. <i>De voetgangersinfrastructuur verbeteren in de nabijheid van de handelszaken</i>	6
2.2.3. <i>De door de scholieren in de nabijheid van de scholen gebruikte voetgangerswegen veiliger maken.</i>	7
<b>2.3. Een veilig wegennet voor de fietser</b>	<b>8</b>
2.3.1. <i>Alle beperkte eenrichtingswegen handhaven en de nodige maatregelen nemen om er de zichtbaarheid en de veiligheid van de fietsers te verbeteren</i>	8
2.3.2. <i>De gewestelijke fietstrajecten concretiseren en ze aanvullen met plaatselijke inrichtingen</i>	8
2.3.3. <i>De fietsen materieel scheiden van de verkeersstroom wanneer deze laatste gevaarlijk is voor de fietsers</i>	9
<b>2.4. Het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer in Ukkel en naar de buurgemeenten verbeteren</b>	<b>10</b>
2.4.1. <i>De cohesie van de bediening van het gemeentelijke grondgebied door het openbaar vervoer verbeteren</i>	10
2.4.2. <i>Een tramlijn met hoog bedieningsniveau naar het Zuidstation en het stadscentrum behouden</i>	10
2.4.3. <i>De lijnen naar de ULB en naar de gemeenten ten oosten van het Ter Kamerenbos versterken</i>	11
2.4.4. <i>De lijnen naar Vorst en naar de gemeenten ten westen van het kanaal versterken</i>	11
2.4.5. <i>De doorkomstfrequentie buiten de spitsuren verbeteren</i>	11
2.4.6. <i>De samenwerking tussen de verschillende openbare vervoersnetten die Ukkel bedienen harmoniseren of aanmoedigen</i>	11
<b>2.5. De integratie van het gewestelijk expressnet in Ukkel tot een goed einde brengen</b>	<b>13</b>
2.5.1. <i>Alle bestaande en voorziene stopplaatsen door het GEN laten bedienen</i>	13
2.5.2. <i>Hoge doorkomstfrequenties en brede uurregelingen in alle Ukkelse stations aanbieden</i>	13

<b>2.6. Uitrustingen voorzien en/of verbeteren om de intermodale verplaatsingen aan te moedigen</b>	<b>14</b>
2.6.1. <i>De toegankelijkheid van de voornaamste stopplaatsen van het openbaar vervoer en van de GEN-stations verbeteren voor de zachte verplaatsingsmiddelen</i>	14
2.6.2. <i>Het openbaar vervoer organiseren rond de knooppunten van het net en de GEN-stations</i>	14
2.6.3. <i>Strategieën om het parkeren in de nabijheid van de GEN-stations te beheren</i>	14
2.6.4. <i>De nodige uitrustingen voorzien om aan de intermodale knooppunten het comfort, de verlichting en de veiligheid van de gebruikers te verbeteren</i>	15
<b>2.7. De organisatie en de werking van het parkeren te Ukkel verbeteren</b>	<b>16</b>
2.7.1. <i>Systematisch een voldoende aantal parkeerplaatsen voorzien voor de tweewielers en voor de personen met beperkte mobiliteit; ze onderhouden en laten respecteren. Het parkeerverbod aan de haltes van het openbaar vervoer, op de voetgangersoversteekplaatsen en op de straathoeken doen naleven</i>	16
2.7.2. <i>Lessen trekken uit het Parkeerplan van kracht in Ukkel-Centrum en de mogelijkheid onderzoeken om het Parkeerplan ook toe te passen op de andere handelskernen van Ukkel</i>	16
2.7.3. <i>De te overwegen maatregelen onderzoeken om het beheer van de parkeerplaatsen binnen en buiten het wegennet te verbeteren</i>	17
2.7.4. <i>Zoeken naar innoverende oplossingen zoals de car-sharing om de parkeerproblematiek in de woonwijken te verbeteren</i>	17
<b>2.8. De toegankelijkheid tot de economische activiteitengebieden waarborgen en de doeltreffendheid van de leveringen aan handelszaken en ondernemingen verbeteren</b>	<b>19</b>
<b>2.9. Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid koppelen aan het beleid inzake structurering van de ruimte en planning van de ruimtelijke ordening</b>	<b>20</b>
2.9.1. <i>Het luik "mobiliteit" van de verstedelijking van het Avijl Plateau en Engeland tot een goed einde brengen</i>	20
2.9.2. <i>De nodige aanbevelingen formuleren om de stedenbouwkundige beleidsdocumenten aan te vullen of aan te passen met het oog op een duurzame mobiliteit</i>	20
<b>2.10. Bewustmakings- en opvoedingswerk starten om de mentaliteit te doen evolueren</b>	<b>21</b>
<b>2.11. De te overwegen organisatiemaatregelen onderzoeken om de coherentie en de efficiëntie van het te Ukkel gevoerde mobiliteitsbeleid te verbeteren.</b>	<b>22</b>

## 1. INLEIDING

In het hoofdrapport (diagnose) werd de nadruk gelegd op de grote verplaatsingsbronnen en – aantrekkers in Ukkel en een diagnose geformuleerd betreffende de kwaliteit en de werking van alle vervoernetwerken, de uitdagingen inzake mobiliteit en de aan te grijpen kansen.

De diagnose werd opgemaakt rekening houdend met de bezorgdheden van talrijke geraadpleegde krachten : instellingen (gemeentelijke en gewestelijke besturen, exploitanten van openbaar vervoer,...) en het maatschappelijk middenveld (wijkcomités, handelsverenigingen, scholen, grote ondernemingen...).

Op basis van deze diagnose heeft het gemeentebestuur geopteerd voor een reeks **doelstellingen voor het gemeentelijk mobiliteitsplan**, die dan ook principiële opties zullen zijn voor het vervolg van de studie. De doelstellingen van het plan kaderen in de algemene doelstellingen gericht op de verbetering van de bereikbaarheid en de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving en worden uiteengezet in dit hoofdstuk. De bevolking zal daarover in het kader van een openbaar onderzoek geraadpleegd worden.

Het dient nochtans onderstreept dat de verwezenlijking van het mobiliteitsplan tijd en middelen vergt en dat het aantal vereiste krachten het gemeentelijke kader overschrijdt. De doelstellingen van het plan definiëren de op termijn gewenste toestand; de nodige middelen om deze te bereiken en de uitvoeringsplanning zullen in de latere fases van de studie behandeld worden:

- de volgende fase van de studie (fase 2) zal bestaan in de opmaak van een **scenario voor duurzame mobiliteit**. Dit laatste moet verder gaan dan een gewone afstemming van het aanbod en de vraag en beantwoorden aan de vereisten van de duurzame ontwikkeling. Dit scenario zal de vorm krijgen van een richtschema met specificatie van het verkeersnetwerk per vervoermiddel en van een reeks begeleidingsmaatregelen om de vraag aan vervoer en parkeerplaatsen te beheren en om borg te staan voor een optimale werking van de netwerken ;
- vervolgens zal een **actieplan** uitgewerkt worden (fase 3). Dit actieplan zal een reeks concrete maatregelen behelzen met vermelding van alle nodige middelen voor de uitvoering ervan en van de erbij te betrekken verantwoordelijken. Een uitvoeringskalender zal vastgesteld worden met voor elke geplande actie een prioriteitsgraad.

Naar het voorbeeld van de diagnose, zal de bevolking hierover geraadpleegd worden in het kader van een openbaar onderzoek waarbij iedere burger op de voorgestelde concrete acties zal kunnen reageren.

## **2. DE VOORGESTELDE DOELSTELLINGEN VOOR HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN EN DE PRINCIPIELE OPTIES VOOR HET VERVOLG VAN DE STUDIE**

### **2.1. Een gemeentelijk verkeersplan voor alle vervoermiddelen ontwerpen, op basis van het grondige onderzoek van de verwachte rol en de bijdrage van elke weg in het wegennet**

De uitwerking van een gemeentelijk verkeersplan moet voorafgaan aan het verwezenlijken van verschillende doelstellingen betreffende de verbetering van de bereikbaarheid, de levenskwaliteit en de verkeersveiligheid. Het is inderdaad belangrijk de organisatieprincipes van het wegennet te definiëren (grote routes, sectoren waarin het doorgaand verkeer gematigd of verboden moet worden, assen waar voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer, straten met plaatselijk verkeer, enz...) vooraleer de desbetreffende materiële inrichtingen en de organisatiemodaliteiten te verduidelijken : voorangsregels, ruimte toegekend aan elke categorie gebruikers, inrichting van kruispunten, enz...

Het verkeersplan streeft ernaar de verwachtingen en de behoeften van alle categorieën gebruikers met elkaar te verzoenen en moet de gevoerde of te voeren acties inzake vervoersinfrastructuur op federaal niveau in aanmerking nemen. In dat opzicht moet het verkeersplan de mobiliteitsproblematiek globaal zien. Het geeft dan ook een globale visie van de te voeren acties op het vlak van de inrichting en de organisatie van de vervoersinfrastructuren die vervolgens geïntegreerd zullen worden in een geheel van specifieke acties.

#### *2.1.1. Het richtschema van de zones 30 integreren in het gemeentelijk verkeersplan en het dientengevolge wijzigen of aanvullen*

De Gemeente heeft de verwezenlijking van een richtschema voor zones 30 gestart en zal die moeten voortzetten. Dit richtschema zal echter herzien te worden in functie van het verkeersplan en dientengevolge aangepast of uitgebreid worden.

De aanleg van deze zones 30 laat toe verschillende doelstellingen na te streven. Maar het belang van elke doelstelling kan variëren in functie van de gekozen opties en de vereisten/kenmerken opgelegd door de plaatselijke omgeving :

- billijke verdeling van de openbare ruimte tussen alle weggebruikers ;
- verbetering van de leefomgeving en opwaardering van de woon- en vrijetijdsfuncties in de openbare ruimten ;
- vermindering van de snelheid van de automobilisten en verbetering van de verkeersveiligheid ;
- vermindering van het verkeersvolume.

De aan te bevelen uitrustingen voor de aanleg van zones 30 kunnen variëren in functie van de vastgestelde doelstellingen :

- lichte uitrustingen gepaard met een plaatselijk verkeersplan (vermijden van sluipverkeer) zijn geschikt wanneer de voornaamste doelstelling de vermindering van het verkeersvolume is (bijvoorbeeld : zone 30 Langeveld) ;
- belangrijkere uitrustingen zijn noodzakelijk indien geopteerd wordt om een zeker doorgaand verkeersniveau te tolereren binnen de zone 30 en indien de voornaamste doelstelling betrekking heeft op de snelheidsvermindering (huidige aanleg van zones 30 Visserij en Colonel Chaltin).

**Het verkeersplan zal de aan te leggen zones 30 op het gemeentelijk grondgebied definiëren, evenals hun aanlegprincipes (gewenste uitrustingen).**

2.1.2. *De commerciële snelheid van het openbaar vervoer verbeteren door de bestaande infrastructures te optimaliseren, nieuwe infrastructures aan te leggen en door de verkeersstromen vlotter te maken*

Om de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer te verhogen moet de doeltreffendheid ervan verbeterd worden. De trams en bussen worden heden te vaak belemmerd door opstoppingen en doordat ze hun voorrang niet kunnen nemen. Eigen beddingen laten toe het openbaar vervoer plaatselijk te onttrekken aan deze moeilijkheden maar het voordeel ervan wordt vaak geneutraliseerd door storingen voor of na de eigen beddingen.

**Het is bijgevolg noodzakelijk de problematiek van het openbaar vervoer te benaderen volgens een logica die coherent is met de opties in het verkeersplan teneinde de commerciële snelheid ervan te vermeerderen.** Dit moet op korte termijn geconcretiseerd worden door de aanwending van de volgende principes :

- zoveel mogelijk bestaande trambeddingen gebruiken en in voorkomend geval, het traject van bepaalde lijnen herzien met het oog op de aanleg van efficiënte assen waarop de voertuigen voornamelijk of uitsluitend in eigen bedding rijden. Voor de Gemeente Ukkel geldt dit voor de as die de Stallestraat, de Brugmannlaan en de Albertlaan verbindt en die daarna in de premetrotunnels naar het Zuidstation en het stadscentrum voortgezet wordt ;
- voorrang geven aan het openbaar vervoer aan de kruispunten door de aanleg van "bus-sassen", voorbehouden rijstroken en optimalisatie van de fasering van de verkeerslichten... ;
- aanleg van nieuwe trambeddingen daar waar het mogelijk is : het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal de assen onderzoeken waar het mogelijk zou zijn eigen beddingen aan te leggen : bijvoorbeeld, de Gouden Kasteelstraat, de Engelandstraat, bepaalde stukken van de Waterlooosesteenweg, doorheen het Ter Kamerenbos... ;
- de nodige maatregelen treffen om de verkeersdoorstroming vlotter te maken, vooral langs de assen van het openbaar vervoer (Alsebergsesteenweg, Waterlooosesteenweg...) : voorrangregels, heraanleg van de kruispunten, specifieke fasering van de verkeerslichten met detectie van het openbaar vervoer...

**Er moet bovendien zonder dralen worden nagedacht over de op lange en middellange termijn aan te leggen nieuwe infrastructures te Ukkel :**

- de uitvoerbaarheid en het nut van de aanleg van een nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer langs de spoorlijn tussen het Calevoetstation en de Stallestraat met aansluiting op de bestaande trambedding aan de Stallestraat ;
- de uitbreiding op lange termijn van het metronet naar Ukkel of de structurele verbetering van de verkeersvoorwaarden op de Alsebergsesteenweg.

### 2.1.3. *De verkeersstroom langs de structurende assen van het wegennet vlotter laten verlopen*

Om het verkeersplan tot stand te kunnen brengen moet de doeltreffendheid van de structurende assen van het wegennet verbeterd worden. Dit is inderdaad een noodzakelijke voorwaarde om het doorgaand verkeer te kanaliseren langs de grote assen, en dus het verkeer in de woonwijken te beperken en de verkeersvoorwaarden van het openbaar vervoer te verbeteren daar waar het over geen eigen bedding beschikt.

In dat opzicht **moet een gegronde diagnose opgemaakt worden van de werking van de structurende assen, die in het verkeersplan gedefinieerd zullen worden; deze diagnose moet leiden tot concrete voorstellen om er de verkeersdoorstroming vlotter te maken**, naar het voorbeeld van de onlangs aan de Alsebergsesteenweg getroffen maatregelen. Bijvoorbeeld :

- wijziging van de voorrangsregels en van de verkeersrichtingen in bepaalde aders die de structurende assen kruisen ;
- heraanleg van bepaalde kruispunten, optimalisering van de fasering van de verkeerslichten ;
- reglementering van het parkeren en van de modaliteiten en uurregelingen inzake levering aan de handelszaken,... ;
- eventuele afsluiting van nieuwe mobiliteitscontracten en herziening van de bestaande contracten,...

### 2.1.4. *De leesbaarheid van het verkeersplan verbeteren door aangepaste visuele signalen in de verschillende inrichtingen en door een leesbare en gestructureerde bewegwijzering in de verschillende leefruimten.*

Het succes van het verkeersplan is gedeeltelijk afhankelijk van de manier waarop de verschillende categorieën gebruikers het toepassen en naleven. Eén van de middelen om erin te slagen is ervoor zorgen dat het plan leesbaar en begrijpelijk is voor het merendeel van de gebruikers. Er moet dus gewerkt worden aan de leesbaarheid van de infrastructuur en de bewegwijzering die specifiek is voor elke categorie weggebruikers.

De leesbaarheid van de infrastructuur bestaat in de integratie in de inrichtingen van een geheel van visuele signalen bestemd voor de gebruikers van het betrokken vervoersnet, om ze ertoe te brengen hun gedrag natuurlijk aan te passen (keuze van het traject, snelheid...) in functie van wat verwacht wordt, en dit overeenkomstig de principes van het verkeersplan.

Bijvoorbeeld :

- keuze van verschillend materiaal en/of kleuren in de inrichtingen volgens het type weg (plaatselijke straat, structurerende as...) en volgens de betrokken weggebruiker (voetganger, tweewieler, openbaar vervoer, auto) ;
- de systematische aanleg van een “sas” aan de kruising tussen de plaatselijke wegen en de structurerende assen van het wegennet, geconcretiseerd door een onderbreking van de continuïteit in de inrichtingen : kleuren, gebruikt materiaal, type bedekking, “voetpad-oren”, straatverlichting...);
- de conceptie van de inrichtingen en de keuze van stadsmeubilair om de mogelijke snelheden te doen overeenkomen met de gewenste snelheden...

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zorgt voor een verstandig gebruik van de visuele signalen, in het bijzonder door de vermenigvuldiging van de verkeersborden te vermijden, door hun lokalisatie zorgvuldig te bestuderen om hun doeltreffendheid te verbeteren en door de obstakels langs de wandelroutes te beperken.

**Voor haar part draagt de bewegwijzering ertoe bij dat de toevallige gebruiker zich in de ruimte situeert en dat het erfgoed, de uitrustingen en de handelskernen op het gemeentelijk grondgebied opgewaardeerd worden.**

Deze bewegwijzering moet specifiek zijn voor elke categorie gebruiker :

- volgens de plaats en de uitrustingen waarvan de toegang gemeld moet worden : supragemeentelijke bewegwijzering langs de structurerende assen, plaatselijke bewegwijzering voor de uitrustingen, handelskernen, openbare parkings, scholen en voornaamste intermodale knooppunten van het openbaar vervoer enz...
- volgens de kenmerken van de gebruikte drager : men vermijdt bijvoorbeeld het gebruik van panelen van het type “verkeersbord” om de wandelpaden of fietsroutes af te bakenen. Aanpassing van de kleur, de afmetingen en de lokalisatie van de bewegwijzering aan de behoeften van elke categorie gebruiker, waarbij de lokalisatie van de dragers de wandelroutes niet mag belemmeren.



## **2.2. Veilige en comfortabele wegen voor de voetgangers en voor de personen met beperkte mobiliteit**

Iedereen die zich verplaatst begint en eindigt zijn verplaatsing te voet. Daarom moet bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit, de veiligheid en de verlichting van de wandelroutes, zowel aan het begin van de verplaatsingen (woonwijken) als aan de bestemming (in de activiteitenzones, handelszaken, recreatieve uitrustingen). De inrichtingen moeten rekening houden met de behoeften van de verschillende categorieën gebruikers : jongeren, kinderen, senioren of personen met beperkte mobiliteit, ouders met een kinderwagent enz...

Het lopen moet overigens beschouwd worden als een echt vervoermiddel, zowel voor utilitaire verplaatsingen (korte afstand) als voor vrijetijdsactiviteiten. In Ukkel zijn er veel vrijetijdsvplaatsingen omwille van het groot aantal parken, de ruim gebouwde wijken en de nabijheid van het Ter Kamerenbos en het Zoniënwood die tot wandelen aansporen.

### *2.2.1. Het erfgoed van de voetgangerswegen opwaarderen en ontwikkelen*

Het historische netwerk van straatjes, wegen en paden is nog duidelijk zichtbaar in Ukkel. Dit netwerk is nochtans verbrokken en wordt vaak enkel gebruikt voor plaatselijke verbindingen. Het is aangewezen dit erfgoed op te waarderen en er de continuïteit van te herstellen door de niet meer gebruikte stukken opnieuw aan te leggen, door er bijkomende stukken aan toe te voegen langs de wegen waar het autoverkeer ontmoedigd kan/moet worden, of door nieuwe verbindingen aan te leggen.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan stelt een structurend netwerk van ononderbroken wandelroutes voor dat beantwoordt aan de utilitaire functie van de verplaatsingen (verplaatsingen op korte of middellange afstand naar de grote uitrustingen, scholen, haltes van het openbaar vervoer...) en aan de recreatieve functie. Hierbij moet uitdrukkelijk rekening houden worden met de bijzondere behoeften van de personen met beperkte mobiliteit, en moeten de "barrière"-effecten beperkt worden (zoals voetgangersoversteekplaatsen langs de grote assen).

Dit netwerk moet ontwikkeld worden rond de talrijke Ukkelse parken en groene ruimten die bevoorrechte ontspannings- en wandelplaatsen zijn. Vooral de toegang tot het Zoniënwood en het Ter Kamerenbos moet vergemakkelijkt worden. Het netwerk moet bovendien geïntegreerd worden in de uitrustingen voor zachte vervoermiddelen die op gewestelijk niveau voorzien zijn : de groene vermazing en het ontwerp van groene wegen van het BIM.

### *2.2.2. De voetgangersinfrastructuren verbeteren in de nabijheid van de handelszaken*

De handelskernen zijn per definitie door een groot aantal voetgangers bezochte plaatsen. De voetgangersinfrastructuur moet er bijzonder comfortabel en gezellig zijn zodat meerdere personen naast elkaar kunnen wandelen en twee kinderwagentjes elkaar kunnen kruisen.

Het is dan ook aangewezen te zorgen voor de algemene staat van de voetpaden en er een voldoende breedte te voorzien zodat ze volledig hun rol vervullen en helemaal toegankelijk zijn voor de personen met beperkte mobiliteit. De continuïteit van de wandelroutes mag niet onderbroken worden, vooral aan de kruispunten ("voetpad-oren" om er het storende parkeren

te beletten). De “barrière”-effecten van de Alsembergsesteenweg in Ukkel-centrum en van de Waterlooosesteenweg aan de Bascule moeten beperkt worden.

2.2.3. *De door de scholieren in de nabijheid van de scholen gebruikte voetgangerswegen veiliger maken.*

Aan het begin en het einde van de schooldag trekken de scholen een zeer groot aantal voetgangers aan, komend van hun woning, van de haltes van het openbaar vervoer of van de plaats waar ze met de auto afgezet worden. De aanwezigheid van jonge kinderen die de straatwerking niet goed kennen en de betrekkelijke zorgeloosheid van de scholieren vereisen de aanpassing van de infrastructuur om borg te staan voor hun veiligheid.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan bestudeert de te voeren acties om de schoolomgevingen veiliger te maken. In functie van de plaatselijke toestand en de af te leggen afstand, kunnen deze acties het volgende voorzien :

- zorgen voor de kwaliteit, het comfort en de continuïteit van de voetpaden vanuit de scholen in de verschillende richtingen ;
- het verkeer beter kanaliseren en het volume ervan beperken ;
- de doorkomstnelheden beperken door de leesbaarheid en de kwaliteit van de inrichtingen te verbeteren (zones 30 in de schoolomgevingen) ;
- de voetgangersoversteekplaatsen beschermen en indien nodig ze verhogen en/of er een verkeerslicht met handbediening plaatsen ;
- op een zekere afstand van de school kiss-and-ride-zones aanleggen om het verkeer voor de scholen te beperken en deze zones via veilige en comfortabele wandelroutes met de school verbinden.

### 2.3. Een veilig wegennet voor de fietser

De fiets is een vervoermiddel met een groot gebruikspotentieel aangezien hij bijzonder doeltreffend is voor trajecten van minder dan 5 kilometer, te weten meer dan de helft van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het gebruik van de fiets in Ukkel is nog zeer marginaal. Al is het heuvelig reliëf van de gemeente een obstakel voor het fietsen, het aantal en de nabijheid van de groene ruimten en de rustige sfeer in sommige wijken zijn zonder twijfel troeven om er dit vervoermiddel aan te moedigen. De belangrijke schoolbevolking in Ukkel is bovendien een reservoir van potentiële fietsers voor zover de infrastructuur veilige verplaatsingen toelaat. **Een beveiligende en waardevolle infrastructuur is inderdaad van essentieel belang om de bevolking aan te moedigen de fiets te gebruiken.**

#### 2.3.1. *Alle beperkte eenrichtingswegen handhaven en de nodige maatregelen nemen om er de zichtbaarheid en de veiligheid van de fietsers te verbeteren*

Sinds 1 juli 2004 mogen de fietsers in alle eenrichtingsstraten in de tegenovergestelde richting rijden. Dankzij deze beperkte eenrichtingsstraten vermijden de fietsers de grote assen en omwegen die veel nadeliger zijn voor de fietsers dan voor de automobilisten aangezien ze een bijkomende krachtsinspanning vereisen.

Indien deze beperkte eenrichtingsstraten goed ontworpen zijn bieden ze bovendien veiligheidsvoordelen voor de fietsers aangezien deze een visueel contact kunnen hebben met de automobilisten en dan ook de toestand beter controleren dan wanneer ze in dezelfde richting als de auto's rijden.

De kruispunten blijven nochtans knelpunten voor de gebruikers : de zichtbaarheid en de veiligheid moeten er nog verbeterd worden. Daar waar nodig kan een bijkomende signalisatie voorzien worden zoals wegmarkeringen. De beperking van het parkeren op de straathoeken d.m.v. geschikte inrichtingen kan bijdragen tot meer veiligheid en tot wederzijdse zichtbaarheid voor de fietsers en de automobilisten.

#### 2.3.2. *De gewestelijke fietstrajecten concretiseren en ze aanvullen met plaatselijke inrichtingen*

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is begonnen met de aanleg van diverse utilitaire en recreatieve netwerken bestemd voor de fietsers :

- de gewestelijke fietsroutes (GFR) zijn voor de fietsers aanbevolen afgebakende routes voor korte en middellange verplaatsingen. Ze volgen plaatselijke wegen waar het verkeer kalmer is en dus minder belastend dan op de hoofdwegen. Negentien radiale en stadsrandroutes zijn voorzien voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vijf ervan doorkruisen de gemeente Ukkel maar slechts één ervan is reeds operationeel.
- naast deze utilitaire routes zijn er andere gemengde infrastructuren voor de fietsers en de voetgangers die vooral bestemd zijn voor recreatieve verplaatsingen. Een *groene wandeling* die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omzoomt is o.a. voorzien (en is in Ukkel in de Engelandwijk al operationeel) en het BIM onderzoekt thans een programma van *groene wegen* langs de spoorwegen 26 en 124.

De talrijke groene ruimten in Ukkel (de belangrijkste zijn het Ter Kamerenbos en het Zoniënwood) en de ruim gebouwde wijken trekken overigens talrijke toevallige fietsers en wandelaars aan.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan integreert de doelstelling om de aanleg van de nog in ontwerp zijnde GFR's, de aanleg van de groene wegen en van de groene wandeling zonder dralen te voltooien.**

Deze gewestelijke netwerken moeten aangevuld worden door **de studie en de aanleg van gemeentelijke fietsroutes die de rol spelen van verbinding tussen de gewestelijke routes om een netwerk te vormen over het gemeentelijk grondgebied.**

De fietsroutes moeten goed verlicht, afgebakend en onderhouden worden : ze moeten uitgerust zijn met aangepaste fietsstallingen en een homogeen netwerk vormen dat de grote gemeentelijke uitrustingen zoals de scholen, de handelskernen, de stations... bedient. Naar het voorbeeld van wat aanbevolen werd voor de voetgangerswegen, moet een inspanning geleverd worden om het "barrière"-effect veroorzaakt door de drukke grote assen te beperken, in het bijzonder aan de Waterlooosesteenweg wat betreft de toegang tot het Zoniënwood en het Ter Kamerenbos. Een systematische analyse van de onderbrekingen van de continuïteit aan de grote kruispunten zou uitgevoerd moeten worden teneinde deze kruispunten veiliger te maken vooraleer fietsroutes aangelegd worden.

2.3.3. *De fietsen materieel scheiden van de verkeersstroom wanneer deze laatste gevaarlijk is voor de fietsers*

Langs de wegen met druk en/of verkeer is de veiligheid van de fietsers niet meer verzekerd.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal de mogelijkheid bestuderen om op deze assen een van de rijbaan gescheiden fietspad aan te leggen.**

## **2.4. Het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer in Ukkel en naar de buurgemeenten verbeteren**

Vandaag beantwoordt het openbaar vervoer niet aan wat men ervan kan verwachten. Zo is openbaar vervoer voor talrijke categorieën personen geen bevredigend alternatief voor het gebruik van een personenauto. De redenen hiervan zijn talrijk en dienen in het verleden gezocht te worden. Maar het is daarom niet minder waar dat de verbetering van het aanbod en van de kwaliteit van het openbaar vervoer in Ukkel een belangrijke uitdaging is in het kader van de uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Al zal tijd nodig zijn om de gecumuleerde achterstand in te halen en al is het aantal betrokken partijen groot en overschrijdt bovendien het gemeentelijke kader, **de concretisering van het tram- en het busplan van de MIVB en van het gewestelijk expressnetwerk zal de gelegenheid bieden om sommige zwakheden van het openbaar vervoer in Ukkel te corrigeren en om de bestaande netwerken te verbeteren.**

### *2.4.1. De cohesie van de bediening van het gemeentelijke grondgebied door het openbaar vervoer verbeteren*

De Vrone Rode- en Prins van Oranjewijken in het zuiden van de gemeente worden niet door het openbaar vervoer bediend. De dichtst bij gelegen lijnen bevinden zich ofwel aan de Dolezlaan (bus 43), ofwel aan de Waterlooosesteenweg (Tec en De Lijn) waardoor bepaalde plaatsen van het grondgebied circa twee kilometer van het openbaar vervoer verwijderd zijn.

**De gemeente Ukkel vraagt sinds lang een buslijn om deze wijken te bedienen, wat deel uitmaakt van de doelstellingen van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan.** Het ontwerp van busplan van de MIVB komt aan deze vraag tegemoet door de omleiding van buslijn 43 via de Prins van Oranjelaan.

Over het algemeen **zal het Gemeentelijk Mobiliteitsplan de nodige aanpassingen en voorstellen bestuderen om de cohesie van de netwerken van het openbaar vervoer in Ukkel te verbeteren en transversale verbindingen doorheen de gemeente te creëren en/of te handhaven.** Zo zal de uitbreiding van de buslijn 48 naar het centrum van Ukkel of naar de shopping van Drogenbos onderzocht worden om de doeltreffendheid van deze bediening te verbeteren en ze te integreren in het netwerk van het openbaar vervoer in Ukkel.

### *2.4.2. Een tramlijn met hoog bedieningsniveau naar het Zuidstation en het stadscentrum behouden*

Om de bedieningskwaliteit van de premetrolijn Albert-Noordstation te verbeteren voorziet het tramplan van de MIVB de afschaffing van lijn 55 omwille van de moeilijkheden ondervonden o.a. aan de Alsebergsesteenweg in Ukkel wegens het gebrek aan eigen trambedding of infrastructuur buiten het wegennet (tunnel). De huidige gebruiker van lijn 55 die zich verder dan het Zuidstation moet verplaatsen onderweg zal moeten overstappen in het Zuidstation.

Op korte termijn **beveelt het Gemeentelijk Mobiliteitsplan als alternatief voor het gebruik van de Alsebergsesteenweg het behoud aan van de lijnen met hoog bedieningsniveau tussen het centrum van Ukkel en het stadscentrum via de premetrolijn Albert-Noordstation en via de eigen trambedding aan de Albertlaan, de Stallestraat en de Brugmannlaan.**

Het GMP zal ook op lange termijn de uitvoerbaarheid en de mogelijkheid bestuderen om langs de Alsebergsesteenweg het tramverkeer structureel te verbeteren of om er nieuwe doeltreffende infrastructures voor het openbaar vervoer aan te leggen.

#### 2.4.3. *De lijnen naar de ULB en naar de gemeenten ten oosten van het Ter Kamerenbos versterken*

Op historisch vlak hebben het openbaar en het privé vervoer zich eerst uitgebreid volgens een radiale as, in de richting van het centrum van Brussel. De stedenbouwkundige en socio-economische evolutie van deze laatste decennia heeft echter geleid tot een uitbreiding van de uitrustingen en activiteiten in de gemeenten van de tweede kroon, waardoor de vraag naar verplaatsingen gestegen is volgens een orbitale as, die door het openbaar vervoer minder bediend wordt.

Dit tamelijk veralgemeend verschijnsel in Brussel is in Ukkel nog versterkt door het barrière-effect van het Ter Kamerenbos en het Zoniënwoud waardoor de mogelijke trajecten naar de ULB en de oostelijke gemeenten beperkt en verzadigd zijn. In dit opzicht moet **het Gemeentelijk Mobiliteitsplan het belang bestuderen om nieuwe lijnen te creëren of de bestaande lijnen doorheen het Ter Kamerenbos aan te passen en ze naar de ULB-campus te richten.**

#### 2.4.4. *De lijnen naar Vorst en naar de gemeenten ten westen van het kanaal versterken*

Het is ook belangrijk de orbitale verbindingen naar Vorst en het westen van Brussel te behouden en te versterken rekening houdend vooral met de belangrijke ontwikkeling van de uitrustingen en de handelsactiviteiten rond de Bergensesteenweg (Erasmus-campus van de ULB, shoppings IKEA of CORA, zones met economische activiteiten langs de Lenniksebaan, enz...).

De kanaalzone veroorzaakt ook een barrière-effect (minder belangrijk dan het Ter Kamerenbos) voor de orbitale verbindingen naar het westen van het Gewest. De enige buslijn tussen Ukkel en Anderlecht (bus 98) heeft tijdens de week zeer lage doorkomstfrequenties (een bus per uur tijdens de daluren, twee bussen per uur tijdens de spitsuren) en wordt 's avonds en tijdens het weekeinde niet geëxploiteerd.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal de uitvoerbaarheid bestuderen van een versterking van het aanbod aan openbaar vervoer tussen Ukkel, Vorst en Anderlecht.**

#### 2.4.5. *De doorkomstfrequentie buiten de spitsuren verbeteren*

De verbetering van de bediening door het openbaar vervoer is niet mogelijk zonder de bediening 's avonds en tijdens het weekeinde te versterken.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal verbeteringsmaatregelen overwegen zoals de versterking van de frequenties en de uitbreiding van de uurregelingen van bepaalde lijnen**

#### 2.4.6. *De samenwerking tussen de verschillende openbare vervoersnetten die Ukkel bedienen harmoniseren of aanmoedigen*

Naast de MIVB, spelen de Tec en De Lijn ook een belangrijke rol in de exploitatie van de buslijnen in Ukkel. De drie operatoren bestaan meer naast elkaar dan dat ze samenwerken : op verschillende plaatsen bedienen twee operatoren hetzelfde traject zonder hun uurregelingen te

coördineren (Waterloosesteenweg, Edith Cavellstraat...) en ook de tarifaire integratie is nog niet volledig. De door het busplan van de MIVB voorziene wijzigingen voor lijn 43 voegen op de Waterloosesteenweg over twee kilometers daaraan nog een derde operator toe.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal nakijken in welke mate de rationalisering van het aanbod van de drie operatoren overwogen kan worden om het doeltreffender over het gemeentelijk grondgebied te spreiden ten voordele van de gebruikers en de uitbaters.**

## **2.5. De integratie van het gewestelijk expressnet in Ukkel tot een goed einde brengen**

De aanvang van de werken voor de uitbreiding van lijn 124 tot vier sporen is werkelijk de aanvang van de concretisering van het GEN in Ukkel. Het netwerk zou vóór eind 2012 volledig operationeel moeten zijn, wat een duidelijke verbetering van de bediening van het gemeentelijk grondgebied door het openbaar vervoer met zich mee zou brengen.

**Het GEN is erg belangrijk voor Ukkel. De ontwikkeling ervan is essentieel om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen.** Om die reden is het belangrijk dat de hele gemeente zijn volle gewicht gebruikt om de integratie van het GEN in Ukkel te doen slagen.

### *2.5.1. Alle bestaande en voorziene stopplaatsen door het GEN laten bedienen*

Er zijn nu vijf stations of NMBS-haltes in Ukkel of in de rechtstreekse omgeving : Ukkel-Stalle, Ukkel-Calevoet, Linkebeek, Moensberg en Sint-Job. Naast de aanleg van een nieuw overstapstation aan de Moensberg tussen lijn 26 en lijn 124 zijn twee haltes voorzien door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan : aan de Diesdelle en Verrewinkel. In haar advies over de aanvraag van de NMBS voor de uitbreiding van lijn 124 tot vier sporen heeft de Gemeente een halte aan Verrewinkel/Lycée Français langs lijn 26 werd gevraagd.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan bevestigt de wil om alle voorziene nieuwe haltes in dienst te nemen en de bestaande stations in werking te houden.**

### *2.5.2. Hoge doorkomstfrequenties en brede uurregelingen in alle Ukkelse stations aanbieden*

Om van het GEN een geldig alternatief te maken voor het gebruik van de auto in Ukkel is het noodzakelijk :

- dat de doorkomstfrequenties overdag hoog blijven ;
- dat het netwerk ook 's avonds, 's zaterdags en 's zondags operationeel is ;
- dat het netwerk gemakkelijk te gebruiken is (door de systematische bediening door alle treinen van alle stations naar Brussel).

**Deze doelstellingen zijn van essentieel belang voor de gemeente Ukkel en zijn daarom volkomen geïntegreerd in de doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.**



## **2.6. Uitrustingen voorzien en/of verbeteren om de intermodale verplaatsingen aan te moedigen**

De verbetering van de doeltreffendheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer is nauw verbonden met de te treffen maatregelen om de toegang tot de stations en andere haltes van het openbaar vervoer te vergemakkelijken vanaf de vertrekplaatsen tot de bestemming van de gebruikers. De uitstraling van een halte is inderdaad hoger indien die gemakkelijk bereikbaar is met alle vervoermiddelen.

### *2.6.1. De toegankelijkheid van de voornaamste stopplaatsen van het openbaar vervoer en van de GEN-stations verbeteren voor de zachte verplaatsingsmiddelen*

Het gemakkelijkste middel om een station of een bushalte te bereiken is te voet of met de fiets. Dit vereist rond de stations veilige en comfortabele wandelroutes die goed bewegwijzerd, verlicht en onderhouden moeten worden.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan moet deze benadering integreren in de conceptie van de fiets- en voetgangersnetwerken. Een bijzonder aandacht moet verleend worden aan de routes tussen de stations/haltes en de scholen en andere uitrustingen bezocht door de jongeren.** De uitvoerbaarheid van een nieuwe wandelroute tussen het Calevoetstation en de ondernemingszone aan de Stallestraat zal eveneens bestudeerd worden.

### *2.6.2. Het openbaar vervoer organiseren rond de knooppunten van het net en de GEN-stations*

De komende verwezenlijking van het GEN en van het busplan van de MIVB biedt de gelegenheid om de overstapmogelijkheden tussen de netwerken te herzien en te verbeteren. De intermodaliteit trein-tram-bus moet ontwikkeld worden, vooral aan het station van Calevoet, Sint-Job en Diesdelle.

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal nagaan hoe het openbaar vervoersnet gewijzigd kan worden met het oog op de verbetering van de intermodaliteit met het GEN.**

### *2.6.3. Strategieën om het parkeren in de nabijheid van de GEN-stations te beheren*

De aanleg van het GEN zal de vraag naar parkeerplaatsen rond de stations doen toenemen aangezien gebruikers geneigd zullen zijn hun auto te verlaten om hun verplaatsing met de trein voort te zetten.

**Oplossingen moeten gevonden worden om de opvang van deze nieuwe gebruikers te doen overeenkomen met het behoud van het voldoende aanbod aan parkeerplaatsen voor de inwoners en de omliggende handelszaken.** Deze oplossingen zullen voor elk station onderzocht worden in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan en o.a. het volgende behelzen :

- de aanleg van een infrastructuur van het type “kiss-and-ride” in de omgeving van de stations ;
- de aanleg van bijkomende parkeerplaatsen bestemd voor de gebruikers van het openbaar vervoer in de omgeving van de stations.

2.6.4. *De nodige uitrustingen voorzien om aan de intermodale knooppunten het comfort, de verlichting en de veiligheid van de gebruikers te verbeteren*

Over het algemeen moeten de stations en andere intermodale knooppunten (Stalleparking, voornaamste overstaphaltes...) hun gebruikers **uitrustingen bieden die het comfort en de veiligheid verbeteren en lastige overstappen beperken**. Bijvoorbeeld :

- voldoende bewaakte en overdekte parkings voor fietsers die goed gelegen zijn ten opzichte van de perrons ;
- korte, veilige, comfortabele en verlichte wandelroutes naar de perrons ;
- real-time informatie over het openbaar vervoersnet : netplannen, uurregelingen, wachttijden voor de volgende doorkomst, storingen op het netwerk, enz... ;
- loketten, buurtwinkels (bakkerij, boekhandel,...) en andere uitrustingen.

## 2.7. De organisatie en de werking van het parkeren te Ukkel verbeteren

In diverse Ukkelse wijken overschrijdt de vraag naar parkeerplaatsen op de weg het aanbod. Daarom zijn er talrijke onwettig geparkeerde auto's : dubbel parkeren, op het voetpad, aan de kruispunten, aan de bushaltes, op de zebra's, enz...

Hoewel de oorzaak van deze moeilijkheden vaak varieert in functie van de plaatselijke omgeving, treffen de gevolgen ervan alle gebruikers, zowel op het vlak van de bereikbaarheid van de woon- en activiteitenplaatsen als op het vlak van hun levenskwaliteit, het comfort en de veiligheid. In dat opzicht, **zal in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan bijzondere aandacht besteed worden aan de te treffen maatregelen ter verbetering van de organisatie en de werking van de parkeergelegenheid**, en dit rekening houdend met de andere doelstellingen van het Plan gericht op de verbetering van de doeltreffendheid en de aanmoediging van het gebruik van alternatieven voor de personenauto. De verwezenlijking van deze doelstellingen zou moeten leiden tot de beperking van de parkeervraag.

- 2.7.1. *Systematisch een voldoende aantal parkeerplaatsen voorzien voor de tweewielers en voor de personen met beperkte mobiliteit; ze onderhouden en laten respecteren. Het parkeerverbod aan de haltes van het openbaar vervoer, op de voetgangersoversteekplaatsen en op de straathoeken doen naleven*

Parkeerplaatsen voor de personen met beperkte mobiliteit en de tweewielers moeten systematisch aangelegd worden in de nabijheid van alle verplaatsingsbronnen zoals de handelskernen, de scholen, de sportclubs, de besturen, de ondernemingen en andere uitrustingen,... Over het algemeen integreren de nieuwe uitrustingen deze vereiste al maar **meer aandacht zou besteed moeten worden aan:**

- **het respecteren van de voorbehouden parkeerplaatsen** (controle en repressie om de misbruiken te beperken) ;
- **de duurzaamheid van sommige inrichtingen** (vervanging/herstelling ten gevolge van vandalisme en andere beschadigingen) ;
- een **betere lokalisatie en doeltreffendheid van sommige inrichtingen** (vooral de fietsstallingen : betere afstemming op de behoeften van de gebruikers), door ze uitdrukkelijk al te voorzien bij het ontwerpen van deze inrichtingen, of bij omvangrijke vernieuwingswerken aan de infrastructuur.

Omwille van het comfort en de veiligheid van de gebruikers, is het onontbeerlijk **het parkeerverbod aan de bushaltes, de kruispunten en de oversteekplaatsen te doen naleven**. De aanleg van nieuwe uitspringende voetpaden aan openbare vervoerhaltes is een doeltreffend middel vermits men niet kan rekenen op de burgerzin van de automobilisten.

- 2.7.2. *Lessen trekken uit het Parkeerplan van kracht in Ukkel-Centrum en de mogelijkheid onderzoeken om het Parkeerplan ook toe te passen op de andere handelskernen van Ukkel*

Het parkeerplan van Ukkel-Centrum trad in werking in juni 2004 en wil de noodzakelijke parkeerrotatie in de handelskern verenigen met de voorrang verleend aan omwonenden. Het blijkt dat dit volkomen beantwoordt aan de verwachtingen van de meeste handelaars en

omwonenden. Diverse economische sectoren hebben al belangstelling getoond om dit systeem ook in andere handelskernen toe te passen.

**Nadere lessen moeten dan ook getrokken worden uit deze eerste ervaring en er moet worden bestudeerd hoe de werking ervan verbeterd kan worden en hoe dit parkeerplan in andere handelskernen toegepast kan worden.**

2.7.3. *De te overwegen maatregelen onderzoeken om het beheer van de parkeerplaatsen binnen en buiten het weggennet te verbeteren*

De parkeerproblemen zijn over het algemeen acuter in de wijken waarin de woonfunctie gepaard gaat met een handels- of kantoorfunctie.

Maar uit de analyse van deze plaatselijke problematiek blijkt dat er verbeteringsmiddelen bestaan die gebaseerd zijn op een betere organisatie van het gebruik van de parkeerplaatsen :

- de openbare parkings beter controleren en signaleren om het gebruikpercentage te vermeerderen en om te vermijden dat ze slechts gevuld worden wanneer alle parkeerplaatsen op de weg al bezet of overbezet zijn (parking 1180 of gemeentelijke parking van de Dekenij bijvoorbeeld) ;
- de langdurig geparkeerde auto's naar verder gelegen parkings verplaatsen om de parkeerrotatie nabij de diensten en de attractiepolen te verbeteren ;
- de parkeervraag beter verdelen om de parkeerhinder niet in bepaalde zones te concentreren terwijl het volstaat 50 à 100 te lopen om een beschikbare parkeerplaats te vinden (bijvoorbeeld de handelskern van Fort Jaco) ;
- de duur van sommige parkeerplaatsen buiten het weggennet verdelen : bijvoorbeeld, het nachtelijke parkeren van de omwonenden toelaten op plaatsen die overdag voorbehouden worden voor de handels- en kantooractiviteiten...

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal de uitvoerbaarheid van deze beheersstrategieën van de parkeergelegenheid bestuderen en de plaatselijke betrokken partijen aanmoedigen om actief deel te nemen aan dit proces.**

2.7.4. *Zoeken naar innoverende oplossingen zoals de car-sharing om de parkeerproblematiek in de woonwijken te verbeteren*

Ten gevolge van de aanzienlijke toename van de motorisatiegraad tijdens de laatste decennia ondervinden nu verscheidene Ukkelse woonwijken belangrijke problemen inzake nachtparkeergelegenheid. Dit leidt tot lastige parkeerproblemen zodat sommige omwonenden lang moeten zoeken om een parkeerplaats te vinden.

De door de Gemeente Ukkel meestal gebruikte oplossing bestaat erin van sommige straten eenrichtingsstraten te maken om het aanbod aan parkeerplaatsen te vermeerderen : maar dit is niet altijd mogelijk of wenselijk (dit brengt de automobilisten ertoe te snel te rijden) en op bepaalde plaatsen is dit niet voldoende. **Innoverende alternatieven voor deze benadering zullen dus gevonden moeten worden.**

Een van deze alternatieven zou kunnen zijn de bestaande ongebruikte parkeerplaatsen buiten het wegennet te inventariseren (als kelder gebruikte garages, ongebruikte ondergrondse parkeerplaatsen in de woongebouwen, enz...) en incentive-maatregelen te overwegen om de eigenaars ertoe brengen deze ongebruikte plaatsen (opnieuw) in dienst te nemen.

**De aanleg van care-sharingsstations in de wijken met parkeerproblemen zou ook een mogelijkheid zijn.** De leden van dit systeem delen het gebruik van verscheidene voertuigen met elkaar in functie van hun behoeften. Dit systeem vervangt voordelig de tweede auto van het gezin en beperkt bijgevolg de parkeervraag op het wegennet.

## **2.8. De toegankelijkheid tot de economische activiteitengebieden waarborgen en de doeltreffendheid van de leveringen aan handelszaken en ondernemingen verbeteren**

In vergelijking met andere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er in Ukkel weinig industriële activiteit. Het aantal grote ondernemingen is vrij beperkt op het gemeentelijk grondgebied en de meeste ervan zijn in een geringe perimeter ingeplant, te weten langs de Stallestraat en ten westen van de spoorlijn Brussel-Nijvel. In Ukkel is het vrachtverkeer dus goed gekanaliseerd langs de grote assen.

Talrijke KMO's en enkele belangrijkere ondernemingen zijn nochtans binnen de woonwijken gevestigd. **Het gemeentelijk mobiliteitsplan moet hun bereikbaarheid waarborgen, vooral met behulp van inrichtingen die het vrachtverkeer zo snel mogelijk naar de structurende assen van het wegennet brengen zonder moeilijk te overkomen obstakels.** In dit opzicht moet de aanleg van rotondes, verhoogde plateaus en vertragers langs de betrokken trajecten grondig bestudeerd worden. Geval per geval moet onderzocht worden, vooral voor de ondernemingen met bijzondere logistieke behoeften.

Er moet overigens meer aandacht gaan naar de leveringsverrichtingen in de handelskernen. Vaak worden de door de Gemeente aangelegde leveringszones niet gerespecteerd door de automobilisten; de vrachtwagens zijn bijgevolg verplicht dubbel te parkeren wat het verkeer belemmert en de veiligheid in het gedrang brengt.

**De verbetering van de leveringsverrichtingen in de handelskernen is één van de doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Maar er moet verder nagedacht worden de verbetering van :**

- over het concept en lokalisatie van de leveringszones rekening houdend met de behoeften van de omliggende handelszaken ;
- de reglementen/modaliteiten voor het gebruik van deze leveringszones : voorziene of toegelaten uurregelingen, verplicht of aanbevolen toegangstraject... ;
- de versterking van de controle en de repressie t.o.v. andere gebruikers die deze leveringszones niet respecteren ;
- in geval van nieuwe handelszaken of belangrijke renovatie van bestaande handelszaken : aanbevelingen voor de aanleg van laadkades buiten het wegennet wanneer het mogelijk is ;
- eventuele samenwerking tussen naburige winkels om de leveringen te groeperen.

## 2.9. Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid koppelen aan het beleid inzake structurering van de ruimte en planning van de ruimtelijke ordening

De wisselwerking tussen het vervoersysteem en de ruimtelijke ordening is veelzijdig en ingewikkeld :

- op strategisch vlak leidt de bouw van nieuwe verkavelingen of gespreide uitrustingen in dunbevolkte zones tot de toename van de verplaatsingsvraag in sectoren waar het openbaar vervoer en de zachte vervoermiddelen moeilijk als alternatief voor de personenauto kunnen dienen ;
- op operationeel vlak is het belangrijk dat de stijging van de verplaatsings- en parkeervraag veroorzaakt door verhoogde bouwdichtheid of de bouw van nieuwe uitrustingen in goede omstandigheden opgeslorpt wordt door het plaatselijk vervoer zonder de doeltreffendheid ervan in het gedrang te brengen.

**Overwegingen betreffende het stedenbouwkundig beleid en de ruimtelijke ordening van een gemeente mogen nooit aangevat worden zonder de effecten ervan op het milieu in aanmerking te nemen en vice versa.** Over het algemeen zal het Gemeentelijk Mobiliteitsplan bij het uitwerken en het onderzoeken van de voorgestelde concrete acties rekening houden met de belangrijke verkavelings- en bouwprojecten en zal dus aangepaste aanbevelingen van stedenbouwkundige aard formuleren, en in voorkomend geval, rekening houden met de beperkingen die in het vervoersysteem geïdentificeerd werden.

2.9.1. *Het luik “mobiliteit” van de verstedelijking van het Avijl Plateau en Engeland tot een goed einde brengen*

**Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan moet rekening houden met de urbanisatie van het Avijl- en het Engelandplateau en deze begeleiden.**

In dit opzicht zullen het verkeersplan en de andere luiken van het GMP (wandelmroutes, fietsroutes, enz...) de uit deze urbanisatie voortvloeiende beperkingen en behoeften integreren, evenals de aanbevelingen betreffende de bediening van deze zones door het openbaar vervoer. Verbindingen tussen het Engelandplateau en de komende GEN-halte en tussen het Avijlplateau en de Sint-Jobshalte zullen nader bestudeerd worden.

2.9.2. *De nodige aanbevelingen formuleren om de stedenbouwkundige beleidsdocumenten aan te vullen of aan te passen met het oog op een duurzame mobiliteit*

De diagnose van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft op verschillende plaatsen van de gemeente de nadruk gelegd op beperkingen te wijten aan het vervoersysteem. Hoewel het Plan tot doel heeft deze beperkingen te verminderen, **zullen ze niet volkomen verdwijnen – ten minste toch op korte termijn – en zullen ze op hun beurt de stedenbouwkundige keuzes beperken**, vooral inzake bouwdichtheid en lokalisatie van nieuwe uitrustingen op bepaalde plaatsen van het grondgebied. Aanbevelingen in die zin zullen geformuleerd worden.

## **2.10. Bewustmakings- en opvoedingswerk starten om de mentaliteit te doen evolueren**

Naast de voornoemde doelstellingen inzake verbetering van de vervoersnetten en rekening houdend met de permanente stijging van de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen, **moet het Gemeentelijk Mobiliteitsplan ook grondig nadenken over de bewustmaking van de burgers betreffende hun mobiliteitsgedrag om zo het autosolisme te beperken met het oog op een duurzame mobiliteit.**

Het gaat om een werk van lange adem waarvan de resultaten slechts op lange termijn zichtbaar zullen worden. Enkele initiatieven werden reeds genomen op diverse niveaus (de bedrijfsvervoerplannen, de deelname van de gemeente aan de autovrije dagen of de operatie “Dring Dring”, de eerste pogingen voor ophaaldiensten van scholieren met de fiets...) en het Gemeentelijk Mobiliteitsplan biedt een gelegenheid om deze initiatieven te bundelen en ze zo zichtbaarder te maken.

In het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zullen de acties gericht zijn op :

- een communicatiebeleid om **de verwezenlijkingen inzake zachte mobiliteit en openbaar vervoer** bekend te maken : fiches voor multimodale bereikbaarheid, toelichting over de gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes, toelichting over het openbaar vervoer, enz... ;
- **bewustmakings- en opvoedingsacties, vooral in de scholen** door de opmaak van vervoerplannen van scholen aan te moedigen ;
- **de promotie en aanmoediging van carpooling, vooral voor de woon-werkverplaatsingen of woon- schoolverplaatsingen**, via de uitwerking van vervoerplannen voor bedrijven en voor scholen.



### **2.11. De te overwegen organisatiemaatregelen onderzoeken om de coherentie en de efficiëntie van het te Ukkel gevoerde mobiliteitsbeleid te verbeteren.**

De initiatief- en actiebevoegdheid op het vlak van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is gespreid over een groot aantal krachten. Deze hebben niet altijd dezelfde inzichten of dezelfde strategieën, wat het gebrek aan globale visie en een zeker onbegrip inzake de gevoerde acties verklaart en een coherent en efficiënt gemeentelijk mobiliteitsbeleid in de weg staat.

De uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan biedt de gelegenheid om een grondig overleg met de betrokken krachten op te starten, maatregelen te bestuderen met het oog op de harmonisatie van hun strategieën, de informatie-uitwisseling te verbeteren, de rol van elkeen opnieuw te definiëren en homogene “bevoegdheidspakketten” te vormen in het vooruitzicht van de volgende legislatuur.

Deze maatregelen zouden de vorm kunnen krijgen van een “Mobiliteitscommissie” binnen het gemeentebestuur of een schepen van mobiliteit.