



GEMEENTELIJK  
MOBILITEITSPLAN

**UKKEL**  
Rapport fase 2



**Fase 2 : Uitwerking van verscheidene tegenstrijdige  
scenario's en van een scenario voor duurzame mobiliteit**

December 2005

**TRITEL NV**

Havenlaan 86C, bus 206  
1000 Brussel

## INHOUD

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2. HERHALING VAN DE DOELSTELLINGEN EN MOGELIJKE MAATREGELEN</b>	<b>4</b>
2.1. Inleiding	4
<b>2.2. De modale thema's</b>	<b>5</b>
2.2.1. De voetgangers	5
2.2.2. De fietsers	6
2.2.3. Het openbaar vervoer	8
2.2.4. Het autoverkeer	10
2.2.5. Het parkeren	12
<b>2.3. De transversale thema's</b>	<b>14</b>
2.3.1. De personen met beperkte mobiliteit	14
2.3.2. De verkeersveiligheid	15
2.3.3. De organisatiemaatregelen	16
2.3.4. De burgerlijke opvoeding	17
<b>3. AANPAK VOOR DE UITWERKING VAN DE SCENARIO'S</b>	<b>18</b>
<b>4. AMBTSHALVE MAATREGELEN</b>	<b>21</b>
4.1. Reeds genomen opties	21
4.1.1. Maatregelen m.b.t. de voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit	21
4.1.2. Maatregelen i.v.m. het openbaar vervoer	21
4.1.3. Verkeersplan	22
4.1.4. Parkeerplan	22
4.1.5. Stedenbouw	22
4.2. Voorafgaande maatregelen	23
4.3. Maatregelen die los van de andere uitgevoerd kunnen worden	24
4.3.1. Voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit	24
4.3.2. Openbaar vervoer	24
4.3.3. Verkeersveiligheid	24
4.3.4. Stedenbouw	25
<b>5. DE STRATEGISCHE KEUZES</b>	<b>26</b>
5.1. Luik « openbaar vervoer »	26
5.1.1. Tendensscenario	26
5.1.2. Tussenscenario	26
5.1.3. Voluntaristisch scenario	28
5.2. Luik « verkeers- en parkeerplan »	31
5.2.1. Tendensscenario	31
5.2.2. Tussenscenario	31
5.2.3. Voluntaristisch scenario	33
5.3. Luik « zachte vervoerswijzen en begeleidingsmaatregelen »	34
5.3.1. Voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit	34

5.3.2.	Openbaar vervoer	34
5.3.3.	Verkeerplan	35
5.3.4.	Parkeerbeleid	35
5.3.5.	Stedenbouw	35
5.3.6.	Communicatie, aanmoediging en opvoeding	35
6.	<b>EVALUATIE VAN DE SCENARIO'S</b>	<b>36</b>
6.1.	Tendensscenario	36
6.2.	Tussenscenario	38
6.3.	Voluntaristisch scenario	40
6.4.	Andere combinaties	41
7.	<b>CONCLUSIE : SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT</b>	<b>42</b>

## 1. INLEIDING

In het verslag van fase 1 werd de nadruk gelegd op de belangrijke verkeersbronnen en – aantrekkers in Ukkel en werd een diagnose geformuleerd m.b.t. de kwaliteit en de werking van de netwerken van elk vervoersmiddel, de inzet inzake mobiliteit en de aan te grijpen kansen.

Met deze diagnose heeft de gemeente Ukkel bovendien haar doelstellingen kunnen bevestigen in het kader van de verwezenlijking van haar gemeentelijk mobiliteitsplan. Sommige van deze doelstellingen zijn algemeen, andere doelstellingen hebben een beperkte invloed in de ruimte of in de tijd. Sommige betreffen een bijzondere groep gebruikers, andere zijn integendeel transversaal.

Het doel van de tweede fase van het gemeentelijk mobiliteitsplan is uiteenlopende scenario's voor de beheersing van het verkeer en de diversificatie van de verplaatsingsmiddelen te onderzoeken om tot de uitwerking van een scenario voor duurzame mobiliteit te komen. Dit scenario bestaat uit acties en maatregelen die verder moeten gaan dan de zuivere overeenstemming van vraag en aanbod en die zich aan de vereisten van de duurzame ontwikkeling moeten aanpassen. Dit scenario bestaat uit een richtschema met specificatie van het verkeersnet voor elk vervoerswijze en uit begeleidingsmaatregelen om de vraag aan vervoer en parkeerplaatsen te beheren en de optimale werking van de netten te waarborgen. De ontwikkeling van de overstapknooppunten zou moeten leiden tot een geleidelijke en globale vermindering van het autoverkeer net als tot de aanmoediging van de Ukkelaars om hun auto thuis te laten en zich voor kleine trajecten te voet of met de fiets te verplaatsen.

In een eerste etappe (hoofdstuk 2) worden de belangrijkste elementen van de diagnose van het verslag van fase 1 en hun toekomstgerichte evolutie samengevat met herhaling van de door de gemeente gekozen doelstellingen en voorstel van **mogelijke maatregelen** (afzonderlijk overwogen) die de overeenkomende doelstellingen zouden kunnen realiseren.

Vervolgens (hoofdstuk 3) wordt de gevolgde methodologische aanpak voor de uitwerking van de scenario's toegelicht. Op verzoek van de gemeente en om over meer middelen te beschikken voor de uitwerking van het actieplan (fase 3), werd besloten de overweging te beperken tot de uitwerking van plausibele scenario's, die werkelijk uitgevoerd kunnen worden, met uitsluiting van extreme scenario's zoals bijvoorbeeld « auto bovenal » of « auto verboden ». De scenario's bestaan dan ook uit **ambtshalve maatregelen** die in alle scenario's geïntegreerd worden (hoofdstuk 4) en uit **strategische keuzes** inzake openbaar vervoer, verkeers- en parkeerplan, zachte vervoerswijzen en begeleidingsmaatregelen (hoofdstuk 5).

Hoofdstuk 6 omvat een **evaluatie van bepaalde scenario's**, en leidt tot de **keuze van het scenario voor duurzame mobiliteit** (hoofdstuk 7), dat voorgesteld wordt voor het vervolg van de studie.

## 2. HERHALING VAN DE DOELSTELLINGEN EN VAN DE MOGELIJKE MAATREGELEN

### 2.1. Inleiding

Het nagestreefde doel van dit hoofdstuk is het formuleren van verschillende concrete maatregelen die gekozen kunnen worden om aan elke door de Gemeente vastgestelde doelstelling tegemoet te komen. Voor meer duidelijkheid worden deze doelstellingen gerangschikt volgens negen grote thema's : vijf modale thema's en vier transversale thema's, die elkaar wederzijds beïnvloeden. Deze thema's worden in Figuur 1 voorgesteld.

		Transversale thema's			
		PBM	Verkeersveiligheid	Organisatiemaatregelen	Burgerlijke opvoeding
Modale thema's	Voetgangers				
	Fietsers				
	Openbaar vervoer				
	Autoverkeer				
	Parkeren				

Figuur 1: hergroepering van de doelstellingen per thema

Voor elk thema worden de in fase 1 geformuleerde vaststellingen samengevat, evenals de evolutie van de overeenkomende problematiek tijdens de komende jaren, de eruit voortvloeiende doelstellingen en de mogelijke maatregelen om aan deze doelstellingen te kunnen tegemoetkomen.

De in de volgende hoofdstukken uitgewerkte scenario's zijn gebaseerd op de harmonieuze combinatie van de hierna volgende maatregelen, rekening houdend met de nagestreefde doelstellingen, de synergie tussen de afzonderlijke maatregelen of integendeel, met de eventuele onverenigbaarheden en de beleidskeuzes van de gemeente.

## 2.2. De modale thema's

### 2.2.1. De voetgangers

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De looproutes zijn weinig bekend en gebruikt	Het voortzetten van de verstedelijking op het gemeentelijk grondgebied leidt tot een geleidelijke verdwijning van de spontane looproutes doorheen de niet bebouwde percelen (bv Engeland Plateau)	Opwaardering en ontwikkeling van de looproutes.	Opmaak van een inventaris van de leefruimten en studie van een signalisatieplan voor de voetgangers Vaststellen van categorieën van looproutes en definiëren van de principes voor gestandaardiseerde voorzieningen Voetgangerswegen voorzien en integreren in de nieuwe verkavelingsprojecten Beperking van het "barrière" –effect van de grote assen die de looproutes onderbreken
De aantrekkingskracht van de handelszaken wordt beperkt door de weinig comfortabele voetgangersinfrastructuur. Talrijke handelszaken zijn bovendien gelegen aan weerskanten van grote assen (Waterloossesteenweg, Alsembergsesteenweg) waar het oversteken gevaarlijk en lastig is.	De stedelijke handelskernen ondergaan de concurrentie van de perifere kernen die gemakkelijker toegankelijk zijn met de auto. Hun voortbestaan vereist de verbetering van hun kwaliteit en gezelligheid.	Verbetering van de voetgangersinfrastructuur in de omgeving van de handelszaken	de repressie voortzetten en versterken van de in overtreding op de voetpaden geparkeerde voertuigen en deze voetpaden daar waar nodig beschermen met paaltjes de oversteekplaatsen langs de grote assen veiliger maken, in het bijzonder op de Alsembergse – en de Waterloossesteenweg de gezelligheid van de handelskernen verbeteren met een geschikter stadsmeubilair en een betere inplanting ervan. De trottoirs van de handelskernen verruimen Voetgangerswegen creëren

De meeste van de bovenvermelde maatregelen kunnen gemakkelijk toegepast worden. De gemeente zal ervoor zorgenom volgens de logica van een netwerk in te grijpen en bijzondere aandacht te besteden aan de continuïteit van de voorzieningen.

## 2.2.2. De fietsers

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De fietspraktijk wordt in een stedelijke omgeving zoals Ukkel gevaarlijk en niet comfortabel geacht rekening houdend met de verkeersdichtheid en de overdreven snelheid van de automobilisten.	De door talrijke studies voorziene vermeerdering van de gemotoriseerde verplaatsingen vermindert de gebruiksvriendelijkheid van de wegen en belemmert het gebruik van de fiets. De bewustmaking van de publieke opinie en van de overheid zou gunstig zijn voor het ontstaan van weginfrastructuren waar de fietsers "welkom" zijn.	Een veilig netwerk voor de fietsers tot stand brengen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opmaak van een inventaris van de meer door de fietsers gebruikte plaatsen</li> <li>De door het B.I.M. voorgestelde infrastructuren verwezenlijken : groene wandeling, groene wegen langs de spoorwegen</li> <li>De gewestelijke fietsroutes aanleggen en ze regelmatig en goed onderhouden</li> <li>Een netwerk van gemeentelijke fietsroutes aanleggen in aanvulling van het gewestelijke netwerk en het met de diverse leef- en activiteitenruimten van Ukkel verbinden</li> <li>De zebrapaden over de grote assen veilig maken langs deze fietsroutes</li> <li>Langs de fietsroutes het autoverkeer beperken en vertragen</li> <li>Versterking van de politiecontrole tegen de automobilisten die de fietsinfrastructuren niet respecteren</li> <li>Aan alle kruispunten met verkeerslichten opstelstroken voor de fietsers aanleggen.</li> <li>Langs de grote assen met druk verkeer van de rijweg gescheiden fietspaden aanleggen</li> </ul>
Diverse eenrichtingsstraten zijn veiligheidshalve niet toegankelijk voor de fietsers.	Het huidige gemeentelijk beleid ter bevordering van de eenrichtingsstraten om aan de toenemende vraag van parkeerplaatsen te beantwoorden zou deze eenrichtingsstraten vermenigvuldigen en ook de onvermijdelijke omleidingen voor de fietsers indien deze wegen hen in verboden richting niet toegankelijk zijn.	De bestaande beperkte eenrichtingswegen behouden en er de zichtbaarheid van de fietsers verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>De fietsers systematisch in verboden richting laten rijden wanneer van een weg een eenrichtingsstraat wordt gemaakt</li> <li>Aan de uitmonding van de eenrichtingsstraten de zichtbaarheid en de veiligheid van de fietsers verbeteren</li> </ul>
De fietspraktijk is beperkt wegens de objectieve of subjectieve angst dat de fiets gestolen wordt.	Bij gebrek aan gerichte politiecontrole is het niet erg waarschijnlijk dat het aantal fietsdiefstallen zal verminderen. Hoewel de toename van het gebruik van de fiets aarzeland is vermeerderd dit de vraag naar tweedehands fietsen, inclusief de gestolen fietsen.	Systematisch beveiligde parkings aanleggen (of daar waar de sociale controle hoog is) in de openbare ruimten en ze aanmoedigen op de veel gebruikte privé uitrustingen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opmaak van een inventaris van de goede en de slechte parkeerpraktijken van de fietsen</li> <li>In de gemeente de ruimten identificeren die bij voorrang aangelegd moeten worden</li> <li>Fietsstallingen installeren daar waar de sociale controle groter is</li> <li>De veiligste modellen van fietsstallingen kiezen</li> <li>Op de lange duur parkeerplaatsen fietsendepots creëren (bewaakte parkings met veloboxen): stations, overstapknooppunten, woonwijken waar het type woning de opslag van fietsen onmogelijk maakt, enz...</li> </ul>

De meeste problemen die hier vermeld worden hebben ook betrekking op de veiligheid van de fietsers; de voorgestelde maatregelen zouden ook kunnen toegepast worden voor het transversale thema « veiligheid».

Naast de toepassing van de hierboven voorgestelde maatregelen dient de gemeente ook te zorgen voor:

- de continuïteit tussen de voorzieningen volgens de logica van een netwerk;
- duurzame voorzieningen dankzij een regelmatig onderhoud ervan.



2.2.3. *Het openbaar vervoer*

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
Diverse Ukkelse wijken worden slecht of niet bediend door het openbaar vervoer.	Het Bus-plan van de MIVB verbetert de bediening van de wijken Prins van Oranje en Vrone Rode.	De cohesie en de spreiding van het openbaar vervoer op het gemeentelijk grondgebied verbeteren	Buslijn 48 verlengen tot Ukkel-centrum Tramlijn 91 tot het handelscentrum van Drogenbos verlengen
Het OV-netwerk is vooral ontworpen voor de radiale verbindingen naar het centrum van Brussel. De stadsrandverbindingen zijn echter minder ontwikkeld, namelijk naar Vorst en Anderlecht in het westen en naar Elsene en de ULB in het oosten.	Op korte termijn voorziet de MIVB geen bediening naar het oosten: een nieuw tracé van bus 41 doorheen het Ter Kamerenbos zou echter zijn doeltreffendheid verbeteren. Naar het oosten zal tramlijn 18 (een rechtstreekse verbinding met Vorst) afgeschaft worden.	Het OV-netwerk versterken naar de ULB en naar de gemeenten ten oosten van het Ter Kamerenbos	Voor bus 41 een beschermde baan aanleggen in het Ter Kamerenbos
			Het tramverkeer verbeteren langs de Waterlooosesteenweg tussen de Churchillaan en de Legrandlaan (beschermde baan, inrichtingen ten bate van de tram...)
		Het OV-netwerk versterken naar Vorst en naar de gemeenten ten westen van het kanaal	De trams van de grote ringlanen verlengen tot Ukkel-centrum
			Een nieuwe stadsrandverbinding ontwikkelen tussen Vorst, Ukkel en het centrum van Vorst.
De frequenties zijn ontoereikend buiten de spitsuren.	Het Bus- en het Tramplan voorzien de verbetering van de frequentie van diverse lijnen. De verkorting van bepaalde lijnen (om hun regelmaat te verbeteren) zal echter leiden tot een vermeerdering van de aansluitingen wat nadelig is bij lage frequentie	De doorgangsfrequentie verbeteren buiten de spitsuren.	Een rechtstreekse lijn behouden (herstellen) tussen Ukkel-centrum en het centrum van Vorst
			De frequentie van bus 98 versterken en de uitbating ervan uitbreiden op zaterdag
De spoorweg wordt weinig gebruikt in Ukkel, ook voor verplaatsingen binnen het Brussels Gewest terwijl hij zeer doeltreffend is.	Voor het jaar 2012 zal het GEN bedrijfsklaar zijn en de Ukkelaars betere doorgangsfrequenties aanbieden, zelfs op zaterdag en zondag op lijn 26, evenals de vermeerdering van het aantal haltes en van de bestemmingen in Brussel en omgeving.	Zorgen voor de succesvolle integratie van het GEN.	Bus 38 of bus 41 verlengen tot het Drogenbos-kruispunt en een aansluiting op trams 97 en 82 naar Vorst aanbieden.
			De frequentie van de bussen en de trams verhogen. De uurregelingen van lijn 41 en 98 uitbreiden.
De bussen en trams zijn vaak belemmerd door de verzadiging van het wegennet, wat hun reissnelheid, regelmaat en	De toenemende verzadiging van het wegennet leidt de MIVB ertoe, via haar Tram- en Busplan, haar lijnen te verkorten om er de	De reissnelheden en de regelmaat van het openbaar vervoer verbeteren.	Alle bestaande en voorziene treinhalthes laten bedienen
			De frequentie verhogen tijdens de dal uren bovenop wat vandaag voorgesteld wordt.
			Toegangsroutes tot de GEN-stations aanleggen en bewegwijzeringen voor de zachte verplaatsingswijzen
			De intermodaliteit van de GEN-stations verbeteren en zo nieuwe aansluitingen met de stedelijke tram- en buslijnen voorstellen.
			De parkings van de stations Ukkel-Calevoet, Moensberg en Disedelle aanleggen of uitbreiden
			Gemeentelijke "feed"-bussen naar de GEN-stations instellen
			Nieuwe beschermde banen en voorrang voorzien op bepaalde plaatsen langs de Waterlooosesteenweg.

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
	<p>Het Tramplan voorziet de splitsing van lijn 55 aan het Zuidstation. Een lijn (51) zal evenwel volkomen op eigen bedding uitgebaat worden vanaf de parking Stalle tot het stadscentrum via de Stallestraat, de Brugmann- en de Albertlaan en de premetro.</p>	<p>Hoogwaardige tramlijnen behouden vanaf het centrum van Ukkel tot het stadscentrum</p>	<p>De metro uitbreiden tot Ukkel.            In het verlengde van de Wagenstraat een nieuwe weg voorbehouden voor het OV aanleggen en lijn 38 herstellen tot het Calevoetstation            Aanwenden van maatregelen ter verbetering van de reissnelheid langs de door het OV gebruikte assen            De door de toekomstige lijn 51 gebruikte kruispunten aanleggen om er de voorrang van te verhogen en het oversteken van de beschermde banen langs de as Brugmann-Stalle slechts aan de hiervoor aangelegde kruispunten toe te laten            Voorrang verlenen aan de trams bij alle verkeerslichten langs de Alsebergsesteenweg.</p>

2.2.4. *Het autoverkeer*

De geformuleerde voorstellen houden rekening met de doelstelling om het autoverkeer geleidelijk en globaal te verminderen.

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De grote assen van de gemeente zijn al zeer verzadigd.	Indien niet gereageerd wordt, zal de toename van de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen leiden tot de algemene verzadiging van het Ukkelse wegennet, de vermindering van de reissnelheid van de OV-lijnen en de vermeerdering van het doorgaand verkeer in de woonwijken.	Het verkeer vlotter maken langs de grote assen om de reissnelheid van het OV te verbeteren en het doorgaand verkeer in de woonwijken te beperken.	<p>Voorrang verlenen aan de grote assen van de gemeente</p> <p>De werking van de kruispunten verbeteren met plaatselijke inrichtingen en de verkeerslichtenregeling optimaliseren.</p>
Een druk doorgaand verkeer wordt in de woonwijken waargenomen.	De toename van de gemotoriseerde verplaatsingen zal de veralgemeende verzadiging van het Ukkelse wegennet met zich meebrengen, zelfs in de woonwijken.	Een verkeersplan ter bescherming van de woonwijken uitwerken.	<p>De rol van elke weg van het Ukkelse wegennet overdenken</p> <p>Het plan zone 30 uitbreiden tot alle straten van het secundaire wegennet.</p> <p>De zones 30 zodanig aanleggen dat de snelheid van de automobilisten aanzienlijk beperkt wordt.</p> <p>De zones 30 zodanig aanleggen dat de snelheid van de automobilisten aanzienlijk beperkt en het doorgaand verkeer drastisch verminderd wordt (of vermeden wordt) en dit dankzij een verkeerssysteem dat het sluipverkeer vermindert, evenals een toegangsverbod behalve voor plaatselijk verkeer of in doodlopende straten.</p>
Alleen de grote assen zijn uitgerust met een bewegwijzering voor de belangrijke richtingen (autosnelweg, stadscentrum)	Geen wijziging is voorzien.	De verkeersstromen naar de betrokken wegen beter kanaliseren.	<p>De inventaris opmaken van de te bewegwijzeren polen</p> <p>De grote richtingen beter bewegwijzeren.</p> <p>Een lokaal signalisatieplan voor de zachte verplaatsingswijken.</p> <p>In de activiteitenzones een bewegwijzering voor de leveringsruimten instellen.</p> <p>Een multimodaal signalisatieplan naar de Ukkelse leefruimten met vermelding van het traject voor elke vervoerswijze.</p> <p>Een dynamische bewegwijzering naar en vanuit Ukkel.</p>
De Ukkelse economische activiteiten zijn benadeeld door het gebrek aan toegankelijkheid van de gemeente, in het bijzonder wat betreft de leveringen.	De evolutie van het verkeer en de toenemende verkeersverzadiging zou de toegankelijkheid en de aantrekkingskracht kunnen verminderen van de Ukkelse ondernemingen en handelskernen die al de concurrentie van de perifere kernen moeten ondergaan.	De toegankelijkheid van de economische activiteitenzones en van de handelskernen garanderen.	<p>Aanpassing van de bestaande snelheidsbeperkende voorzieningen die de leveringsvoertuigen hinderen....</p> <p>Aanleg van routes bestemd voor de vrachtwagens.</p> <p>Aanmoediging van de ondernemingen om lichtere vrachtwagens te gebruiken.</p>

<b>Vaststelling</b>	<b>Evolutie</b>	<b>Doelstelling</b>	<b>Mogelijke maatregelen</b>
De huidige aanleg van de wegen maakt geen voldoende onderscheid tussen de grote assen en bepaalde straten van het wijknet met residentieel karakter.	Het opzetten van het plan “zones 30” is een gelegenheid om de nadruk te leggen op het residentiële karakter van deze wegen. De bestaande voorzieningen verschillen veel van de ene zone 30 tot de andere.	De leesbaarheid van de infrastructuur verbeteren.	Gebruik van gestandaardiseerde voorzieningen in functie van de rol van de wegen

2.2.5. *Het parkeren*

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
In verscheidene Ukkelse wijken is de vraag naar parkeerplaatsen op de weg hoger dan het aanbod, wat vaak tot gevolg heeft dat talrijke voertuigen onwettig geparkeerd zijn: dubbelparkeren, aan de bushaltes, op voet- en zebraopaden, enz...	Sinds enkele jaren stagneert de motorisatiegraad in Ukkel en in het Brussels Gewest wegens de verzadiging van het verkeer en van de parkeerplaatsen. Bijkomende parkeerplaatsen zouden de groei van de motorisatiegraad kunnen veroorzaken en dus een nieuwe toename van de vraag naar parkeerplaatsen.	De organisatie en de werking van het parkeren verbeteren.	Car-sharingstations voorzien (gedeelde auto's) in alle wijken van Ukkel met parkeerproblemen.
	Het parkeerplan dat in juni 2004 in het centrum van Ukkel ingevoerd werd heeft de parkeergelegenheid verbeterd zowel voor de omwonenden als voor de handelaars.		De controle en de repressie van het onwettig parkeren versterken. Een inventaris opmaken van het aanbod aan privé parkeerplaatsen buiten de openbare weg om mogelijkheden tot verdeling in de tijd van bepaalde parkeerplaatsen te zoeken (bv residentieel parkeren 's avonds en commercieel parkeren overdag). Buiten de openbare weg nieuwe parkings voorzien om op de weg terug ruimte te winnen ten bate van de voetgangers en de zachte verplaatsingswijzen en/of de plaatselijke problemen te verhelpen.
De leveringen aan handelszaken en ondernemingen worden vaak bemoeilijkt bij gebrek aan leveringsruimten en omdat de bestaande leveringsruimten niet gerespecteerd worden, wat resulteert in verkeersmoeilijkheden en in een verhoogde verkeersonveiligheid.	Steeds meer wordt een spreiding in de tijd van de leveringen aan de ondernemingen en handelszaken waargenomen.	De doeltreffendheid van de leveringen aan de handelszaken en de ondernemingen verbeteren.	Het parkeerplan uitbreiden tot de andere handelskernen van de gemeente
			Het parkeerplan ook uitbreiden tot de administratieve zones van de gemeente
De verstedelijking van Ukkel gaat verder en veroorzaakt op bepaalde plaatsen een verdichting van sommige wijken waar de bewoners al parkeermoeilijkheden ondervinden.	De bouw van nieuwe woningen veroorzaakt de toename van het aantal wagens en de mobiliteitsproblemen die eruit voortvloeien.	Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid in het beleid voor ruimtelijke ordening integreren.	Ervoor zorgen dat elke handelaar nabij zijn handelszaak over een leveringsruimte beschikt
			De controle en de repressie van het niet naleven van de leveringszones versterken Nagaan of de leveringen wel in de voorziene zones gebeuren Spreiding in de tijd van de leveringen in overleg met de handelaars en/of via reglementen om te vermijden dat ze tijdens de spitsuren plaatshebben De naburige handelaars en of ondernemingen aanmoedigen om hun leveringen te hergroeperen om aldus de stromen te kanaliseren en het aantal leveringen te beperken.
			In de te herziene BBP's parkeerafmetingen en -normen voorzien die compatibel zijn met het opsloringsvermogen van de omliggende wegen.

In de parkings voorbehouden voor de handelszaken en ondernemingen kan een verdeling in de tijd van de parkeerplaatsen overwogen worden tussen de dag- en de nachtgebruikers en de omwonenden.

Ruimte vinden voor nieuwe parkings buiten de openbare weg is moeilijk en hangt af van de plaatselijke mogelijkheden ; het lijkt echter mogelijk aan de Diesdelle (in het kader van het indienststelling van het nieuwe GEN-station), aan Ukkel-Calevoet (in het kader van het tot stand brengen van het project Ukkel 2000) of nog in de handelskern van Fort-Jaco die weinig dicht gebouwd is.

Ten slotte, zou bij voorrang in de handelskernen Vanderkindere, Fort-Jaco en Ster-Coghen een parkeerplan ingevoerd moeten worden.

## 2.3. De transversale thema's

### 2.3.1. De personen met beperkte mobiliteit

De problematiek van de personen met beperkte mobiliteit (PBM) wordt beschouwd als een transversaal en geen modaal thema : wij menen inderdaad dat maatregelen ten voordele van de personen met beperkte mobiliteit in acht genomen moeten worden zowel voor de voetgangersvoorzieningen (breedte van de voetpaden, afschaffing van de borduren, enz.), als in de openbare vervoersinfrastructuren (toegankelijkheid van de haltes en van de voertuigen), en in de planning van de parkeergelegenheid enz...

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De Ukkelse openbare ruimte is niet volkomen aangepast aan de behoeften van de personen met beperkte mobiliteit.	De toename van het verkeer en de steeds duidelijkere neiging tot wild parkeren bemoeilijken in grote mate het verkeer van de PBM. Men stelt echter een bewustwording van de maatschappij en van de gemeentelijke en gewestelijke overheid vast. Zo worden de nieuwe voorzieningen bestudeerd zodat ze toegankelijk zijn voor de PBM.	De toegankelijkheid tot de Ukkelse leefruimten verbeteren voor de personen met beperkte mobiliteit.	Een inventaris opmaken van de plaatsen die regelmatig door de PBM bezocht worden en er systematisch voorbehouden parkeerplaatsen voorzien. Alle OV-haltes toegankelijk maken voor de PBM De te smalle voetpaden verbreden en de borduren aan de zebrapaden systematisch aanpassen. De verkeerslichten voorzien van een geluidssysteem bestemd voor de blinden.

### 2.3.2. De verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is een transversaal thema dat onderliggend is aan elk mobiliteitsbeleid. De voor de modale thema's al voorgestelde maatregelen worden niet hernomen maar zouden hier helemaal op hun plaats zijn. Zo bij voorbeeld draagt elke maatregel ter beperking van het verkeer in de woonwijken bij tot het veilig maken van deze wijken en dragen alle maatregelen met het oog op de aanleg van een fietsnet bij tot de veiligheid van de fietsers, enz. De gegevens van de hierna volgende tabel zijn dus deze die in de verschillende modale thema's nog niet opgenomen werden.

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De verkeersongevallen zijn talrijk in Ukkel. Ongeveer een vijfde ervan veroorzaken lichamelijk letsel en men telt elk jaar enkele dodelijke ongevallen op het gemeentelijk grondgebied. De ernst van de ongevallen wordt versterkt door onaangepaste snelheden.	Ondanks de preventiecampagnes stelt men geen aanzienlijke vermindering van de snelheid en van de gevaarlijke gedragingen van de automobilisten vast.	Het aantal en de ernst van de verkeersongevallen op de Ukkelse wegen verminderen.	De controle en de repressie van de verkeersovertredingen verhogen. Snelheidsbeperkende voorzieningen aanleggen langs de assen waar overmatige snelheden waargenomen worden. Gestandaardiseerde snelheidsbeperkende voorzieningen ontwerpen.
Bij het begin en het einde van de schooldag lopen er veel voetgangers in de buurt van de scholen; ze zijn bijzonder kwetsbaar omwille van hun betrekkelijke zorgeloosheid en gebrek aan ervaring inzake het verkeer.	De federale wet legt op dat elke schoolingang in een zone 30 gesitueerd wordt. Daarmee zal de snelheid langs de scholen vast en zeker verminderen maar overdreven snelheden zullen nog steeds waargenomen worden in de omgeving van de scholen waar men veel leerlingen vindt. De te verwachten toename van de verzadiging langs de grote assen zal overigens de automobilisten er steeds meer toe brengen om andere routes te zoeken, zelfs in de omgeving van de scholen.	De looproutes van de leerlingen veilig maken in de omgeving van de scholen.	De zebrapaden veilig maken: voetpad-"oren", verhoogde zebrapaden, driekleurige verkeerslichten, specifieke verlichting. Een bewegwijzering definiëren en plaatsen om de nadruk te leggen op de aanwezigheid van een school. Van de rijbaan afgezonderde parkeerzones aanleggen in de omgeving van de scholen. Verkeersplannen bestuderen om in de straten rond de scholen de druk van het doorgaand verkeer te doen verminderen.



## 2.3.3. De organisatiemaatregelen

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
Het mobiliteitsbeleid is soms weinig coherent wegens de versnippering van de bevoegdheden inzake initiatief en actie en het groot aantal betrokken partijen.	De oplossingen die plaatselijk toegepast worden kunnen nadelig zijn voor andere wijken of op andere niveaus.	De coherentie en de efficiëntie van het in Ukkel gevoerde mobiliteitsbeleid verbeteren.	De lijst van alle werken voorzien op de gemeentewegen ter beschikking stellen van alle gebruikers (gemeentediensten en burgers).
			Een permanente cel "mobiliteit" oprichten binnen het gemeentebestuur.
			Een mobiliteitscommissie oprichten bestaande uit het gemeentebestuur, de lokale politie en de burgers.
Vier vervoersoperatoren bedienen de gemeente Ukkel. De uurregelingen van de verschillende uitbaters zijn niet altijd gecoördineerd en de tarifaire integratie blijft onvolledig.	De aanleg van het GEN in Ukkel en het nieuwe traject van bus 43 (via de Waterloosesteenweg) versterkt de behoefte om het aanbod van de verschillende uitbaters beter te harmoniseren. De uitbaters zijn overigens niet voor de uitbreiding van de stedelijke tariefzone zonder compensatie voor het daaruit voortvloeiende inkomstenverlies	De samenwerking tussen de verschillende netten harmoniseren en bevorderen.	Het aanbod harmoniseren en coördineren langs de assen van de Waterloosesteenweg en Cavell-Sterrewacht.
		De tarifaire integratie versterken.	Oprichting van een permanente en periodieke overlegcommissie tussen de gemeente en de uitbaters van het openbaar vervoer.
			De geldigheidszone van het abonnement "MTB" uitbreiden tot het Linkebeekstation en tot de TEC- en De Lijnhaltes van het uiterste zuid van de Waterloosesteenweg.
			De geldigheidszone van de schoolabonnementen uitbreiden tot de GEN-stations en tot de TEC- en De Lijnbussen binnen het Brussels Gewest.

## 2.3.4. De opvoeding van de burger

Vaststelling	Evolutie	Doelstelling	Mogelijke maatregelen
De steeds toenemende vraag naar verplaatsingen en de evolutie van het gedrag bevorderen het gebruik van de personenwagen. .	De voortdurende toename van gemotoriseerde verplaatsingen zal een veralgemeende verzadiging van het Ukkelse wegennet veroorzaken en zo de leefomgeving verslechteren en de gezondheid van de bevolking in het gedrang brengen.	Sensibiliserings- en opvoedingswerk starten om de mentaliteit te doen evolueren ten einde het gebruik van de zachte vervoerswijzen en het openbaar vervoer te vermeerderen.	<p>De gemeentelijke en gewestelijke projecten opwaarderen dankzij een goede communicatie en een aangepaste bewegwijzering.</p> <p>Multimodale toegankelijkheidsfiches creëren voor de verschillende Ukkelse leefruimten.</p> <p>Rangen te voet of per fiets integreren in het programma van de gemeentescholen.</p> <p>Een plan voor schoolverplaatsingen uitwerken voor elke gemeenteschool. Op korte termijn in drie Ukkelse scholen een experimenteeractie organiseren.</p> <p>Binnen de Ukkelse ondernemingen, te beginnen met het gemeentebestuur Bedrijfsvervoerplannen opmaken.</p> <p>Car-sharingsstations creëren in alle door een parkeerplan gedekte wijken.</p>

### 3. AANPAK VOOR DE UITWERKING VAN DE SCENARIO'S

De scenario's bestaan uit acties en maatregelen, gerangschikt volgens onderstaande typologie:

- de **ambtshalve maatregelen** maken deel uit van elk scenario<sup>1</sup> :
  - want het gaat om opties die al door de gemeentelijke, supragemeentelijke of parastatale overheid genomen werden, zoals bij voorbeeld het Tram- en het Busplan van de MIVB, het richtschema "zones 30'" zoals al besloten door de gemeente, enz...;
  - want het gaat om maatregelen die de uitvoering van andere maatregelen voorafgaan;
  - want hun gepastheid/uitvoerbaarheid is onafhankelijk van andere reeds besloten maatregelen ;
- de **strategische keuzes** omvatten :
  - een luik « openbaar vervoer » ;
  - een luik «verkeers- en parkeerplan» ;
  - een luik « zachte vervoerswijzen en begeleidingsmaatregelen ».

De luiken « openbaar vervoer » en « verkeers- en parkeerplan » van de strategische keuzes worden voorgesteld op drie voluntaristische niveaus :

- een **tendensscenario**, beperkt tot de al genomen opties ;
- een **tussenscenario**, waarvan de uitvoering geen nieuwe zware infrastructuur vereist (behalve deze die al overwogen worden in het tendensscenario), en dat dan ook op middellange termijn voorzien kan worden. De gekozen referentiedatum voor het tussenscenario is het jaar 2012, de voorziene datum voor de indienststelling van het gehele GEN ;
- een **voluntaristisch scenario**, waarvan de verwezenlijking de aanleg en de indienststelling van nieuwe zware infrastructuur vereist, nl. voor het openbaar vervoer ; dit scenario moet dan ook op langere termijn overwogen worden (referentiedatum : 2020).

Er moet op worden gewezen dat de uitvoering van het luik « openbaar vervoer » gedeeltelijk afhangt van buitengemeentelijke instellingen (Gewest, uitbaters,...), en in zekere mate gezien

---

<sup>1</sup> Behalve het tendensscenario

kan worden als een noodzakelijke voorwaarde om de gewenste graad van voluntarisme van het luik « verkeers- en parkeerplan » te verhogen.

In dit opzicht moet de gemeentelijke actie bestaan in :

- 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.

Zo moet de door de gemeente nagestreefde graad van voluntarisme voor de uitvoering van het verkeersplan compatibel zijn met de doelstellingen en de acties van het Gewest (via o.m. maatregelen om aan de doelstellingen van het Iris-Plan tegemoet te komen) en van de buurgemeenten en vice versa.

De tussen- en de voluntaristische scenario's voorzien maatregelen die het voorwerp moeten zijn van een technische en financiële haalbaarheidsstudie en die niet noodzakelijkerwijs op korte termijn uitvoerbaar zijn. De voorgestelde datums van 2012 en 2020 voor de uitvoering ervan laten echter toe na te denken over de middelen om de nodige budgetten te vinden voor de uitvoering van de overwogen maatregelen.

In tegenstelling tot de luiken « openbaar vervoer » en « verkeers- en parkeerplan », werden de maatregelen m.b.t. de zachte vervoerswijzen en de begeleidingsmaatregelen niet uitdrukkelijk onderverdeeld in verschillende niveaus van voluntarisme. Meestal zijn ze :

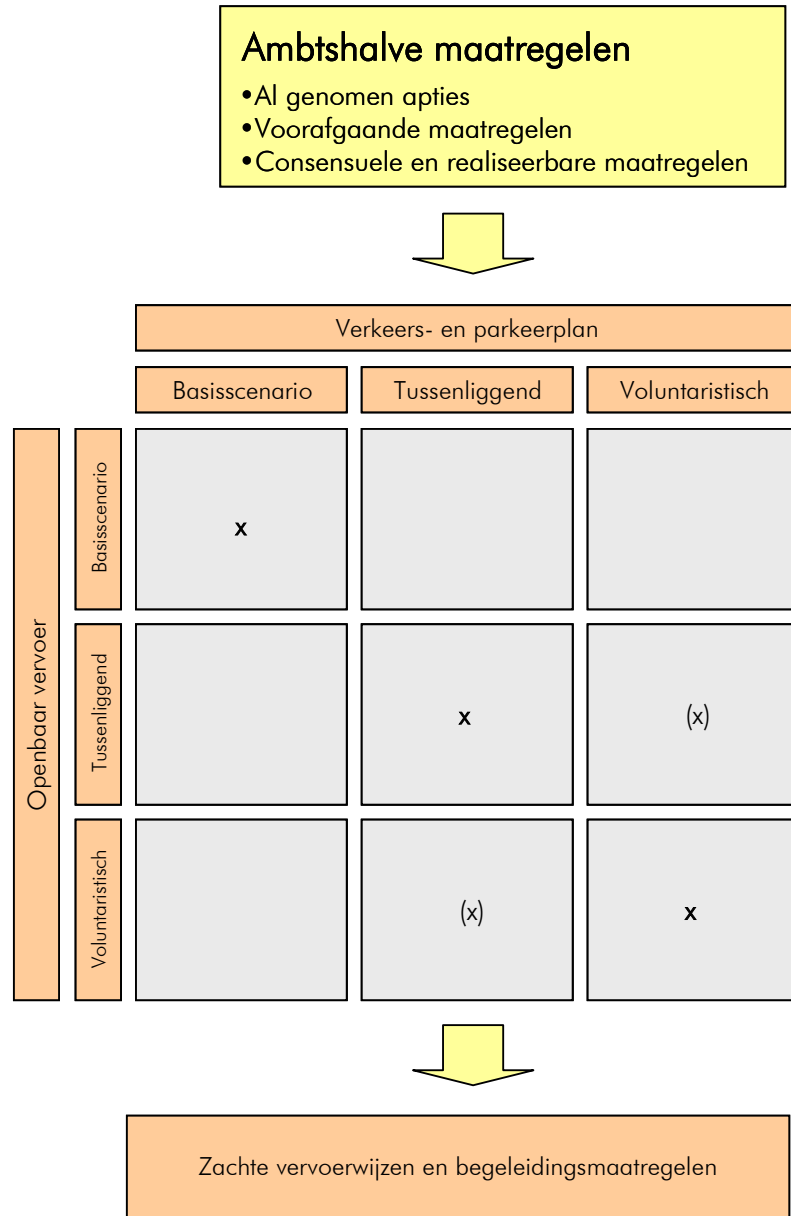
- onafhankelijk van de graad van voluntarisme van de luiken « openbaar vervoer » of « verkeers- en parkeerplan » : bv : het sensibiliserings- en opvoedingsbeleid... ;
- integendeel onlosmakelijk verbonden met de keuzes gemaakt in de luiken « openbaar vervoer » of « verkeers- en parkeerplan » : bv, de ruimte voorbehouden voor de voetgangers en de fietsers of de specifieke acties om de fietsroutes veilig te maken hangen af van het weerhouden verkeersplan<sup>2</sup>.

Het ligt voor de hand dat deze maatregelen en het daarvoor nodige overleg duidelijk in acht werden genomen in de overwegingen die uitmondten in de uitwerking van de scenario's voor de luiken « openbaar vervoer » en « verkeers- en parkeerplan ». Dit alles vormt een geheel.

Figuur 1 hieronder is een samenvatting van de structuur van de scenario's, uitgewerkt volgens de voorgestelde methodologie. Hieruit kunnen negen verschillende combinaties van maatregelen (scenario's) afgeleid worden ; niet alle combinaties worden uitdrukkelijk omschreven omwille van het triviaal karakter van sommige ervan.

---

<sup>2</sup> zo vereist een scenario, dat de drastische vermindering van het verkeer en de vertraging ervan in een woonwijk voorziet, niet noodzakelijkerwijs de aanleg van fietspaden volkomen afgezonderd van het verkeer, in tegenstelling tot bij voorbeeld een minder voluntaristisch scenario, dat een bepaald autoverkeersniveau behoudt in de woonwijk.



Figuur 2  
Structuur van de scenario's

## 4. DE AMBTSHALVE MAATREGELEN

### 4.1. De al genomen opties

#### 4.1.1. *Maatregelen m.b.t. de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit*

- Aanleg van gewestelijke fietsroutes (uitvoeringsdatum voor het gehele net : 2009) ;
- Aanleg van de groene wandeling van het BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer);
- Behoud van de bestaande BEV's.

#### 4.1.2. *Maatregelen m.b.t. het openbaar vervoer*

##### Aanleg van het gewestelijk expressnet

- Totstandkoming van het GEN op de door de NMBS voorziene datum en met de voorziene frequentie (datum van indienststelling van het gehele net : 2012) ;
- Behoud van alle bestaande stations ;
- Indienststelling van het Diesdellestation (eind 2006) ;

##### Herstructurering van het MIVB-net

- Uitvoering van het Tramplan:
  - Creatie van lijn 3 (Churchill – Noord-Zuid premetro– Noordstation, uitgebaat aan de Iris-frequenties en met de nieuwe trams T4000 ;
  - Aanleg van lijn 51 (parking Stalle – Brugmannlaan – Noord-Zuid premetro - Esplanade), uitgebaat aan de Iris-frequenties en met de nieuwe trams T3000/T4000, en optimalisatie van de kruispunten van de as Stalle – Brugmann om prioriteit en vlotheid te verlenen aan de trams.
  - Afschaffing van tram 18 tussen parking Stalle en de Dieweg en van tram 91, rekening houdend met de indienststelling van de nieuwe lijn 51 ;
  - Verlenging van tram 16 (ex-55) naar de Put van Calevoet ;

De verlenging van tram 16 wordt voor eind 2006 verwacht; in maart 2007 voorziet de MIVB overigens de indienststelling van lijn 51 en in februari 2008, de indienststelling van de vernieuwde lijn 3).

- Uitvoering van het Busplan :
  - Nieuw traject voor bus 43 via de wijken Vrone Rode en Prins van Oranje ;
  - Beperking van de lijnen 38 en 41 in het centrum van Ukkel en aanleg van een aangepaste terminus (Marlowsquare?) ;

- o Nieuw tracé voor lijn 60 (Calevoetstation – Sterrewacht – Europese wijk) ;
- o Nieuw tracé voor bus 41 binnen het Ter Kamerenbos en nieuw traject in Watermaal-Bosvoorde ;
- o Verhoging van de doorgangsfrequenties en uitbreiding van de uurregeling (bediening op zaterdag) van lijn 98 ;

Bij de opstelling van dit document is de uitvoeringskalender van het Busplan nog niet gekend. Men kan redelijk verwachten dat het nieuwe busnet volkomen in dienst gesteld zal zijn in de loop van het jaar 2008.

#### TEC/De Lijn-net

- Behoud van lijn 134 zonder wijziging van het traject, rekening houdend met het nieuw tracé van de MIVB-lijn 60 dat het gemeenschappelijke stuk van beide lijnen verkort.

#### 4.1.3. *Verkeersplan*

- Totstandbrenging van het richtschema zones 30 zoals al goedgekeurd door de gemeente (zie verslag fase 1, kaart 15a) ;
- Aanleg van zones 30 vóór het einde van jaar 2006 in de omgeving van de scholen (zie verslag fase 1, kaart 15b).

#### 4.1.4. *Parkeerplan*

- Uitvoering vóór het einde van jaar 2006 van een parkeerplan in de wijk Vanderkindere – Bascule.

#### 4.1.5. *Stedenbouw*

- Rekening houden met de verkavelingsprojecten die op het Engeland Plateau en het Avijl Plateau verwezenlijkt zouden kunnen worden.

## 4.2. De voorafgaande maatregelen

De voorafgaande maatregelen beogen :

- het tot stand brengen van een studie-, overleg en actiekader om de in het actieplan (fase 3) te detailleren maatregelen zo goed mogelijk te ontwikkelen en hun doeltreffendheid en aanvaardbaarheid voor de verschillende betrokken partijen (instellingen en burgers) te verbeteren; bij voorbeeld :
  - creatie van een permanente overlegstructuur tussen de gemeente, de uitbaters van het openbaar vervoer en het BUV ;
  - creatie van een permanente mobiliteitscel binnen het gemeentebestuur ;
  - vermenigvuldiging van de overlegvergaderingen met de betrokken bewoners voor projecten m.b.t. de heraanleg van de openbare ruimte en voor projecten met gevolgen op de mobiliteit;
- het aanvullen of bundelen van de databanken nodig voor de uitvoering van sommige maatregelen die diepgaand bestudeerd zullen worden in het kader van fase 3 :
  - opmaak van een inventaris van de activiteitencentra die intensief bezocht worden door de personen met beperkte mobiliteit;
  - opmaak van een kadaster met de parkeerplaatsen naast de wegen en de mogelijkheden tot verdeling in de tijd en in de ruimte van de parkeerplaatsen.



### **4.3. Maatregelen die los van de andere uitgevoerd kunnen worden**

#### *4.3.1. Voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit (PBM)*

- Aanleg van een opstelstrook voor de fietsers aan elk kruispunt met verkeerslichten van de gemeente;
- Verbetering van de zichtbaarheid van de fietsers aan de uitmonding van de BEV's;
- Goed en regelmatig onderhoud van de fietsroutes ;
- Geleidelijke aanpassing van alle zebra's om ze bruikbaar te maken voor de PBM's ;
- Voortzetten van de systematische aanleg van parkeerplaatsen voorbehouden voor de PBM's en de fietsers ;
- Indeling in categorieën van de wegen en definitie van de principes voor gestandaardiseerde voorzieningen om de leesbaarheid van de infrastructuur te verbeteren;
- Studie van een specifiek signalisatieplan voor de voetgangers.

#### *4.3.2. Openbaar vervoer*

- Alle NMBS-stations evenals alle tram- en bushaltes toegankelijk maken voor de personen met beperkte mobiliteit ;
- De stations en de voornaamste haltes van het openbaar vervoer uitrusten met fietsstallingen ;
- Veilige en gebruiksvriendelijke looproutes voorzien om de toegankelijkheid van de stations en de haltes voor de fietsers te verbeteren;
- Het comfort van de reizigers verbeteren aan de openbaar vervoershaltes, namelijk door goed gesitueerde wachthuisjes.

#### *4.3.3. Verkeersveiligheid*

- Versterking van de controle op en de repressie van de verkeersovertredingen : snelheid, hinderlijk parkeren, gevaarlijke gedragingen... ;
- Versterking van de controle op en de repressie van de niet-naleving van de beschermde banen.

#### 4.3.4. Stedenbouw

- in de uit te werken of te herziene BBP's afmetingen van de nieuwe gebouwen en uitrustingen vaststellen die compatibel zijn met het opsloringsvermogen van het privé en openbaar vervoersnet (verkeer, parkeergelegenheid);
- In de nieuwe verkavelingsprojecten wegen integreren die compatibel zijn met de zachte vervoerswijzen.

## 5. DE STRATEGISCHE KEUZES

### 5.1. Luik « openbaar vervoer »

#### 5.1.1. Tendensscenario

Zie kaart nr 1 : Openbaar vervoer, tendensscenario

Het tendensscenario komt overeen met de uitvoering van al genomen opties wat betreft :

- De aanleg van het GEN (voor 2012) ;
- De uitvoering van het Tram- en het Busplan van de MIVB (voor 2007-2008).

#### 5.1.2. Tussenscenario

Zie kaart nr 2 : Openbaar vervoer, tussenscenario

Het tussenscenario is gebaseerd op de in het tendensscenario vermelde verbetering van het net m.b.v. maatregelen die geen nieuwe zware infrastructuur vereisen (ondergronds). In dat opzicht werd besloten het jaar 2012 te kiezen voor het tot stand brengen van het tussenscenario.

Overigens worden op diverse plaatsen van de gemeente bovengrondse voorzieningen aangelegd om de verkeersomstandigheden en de reissnelheid van de trams en bussen te verbeteren; organisatiemaatregelen worden eveneens getroffen om de samenwerking tussen de uitbaters te verbeteren, namelijk op het vlak van de tarifaire integratie.

Ten slotte voorziet het tussenscenario de verlenging of de wijziging van diverse bestaande lijnen en een nieuwe lijn tussen Vorst, Ukkel en de ULB.

#### Vervoersinfrastructuren

- Nieuwe weg voorbehouden voor het openbaar vervoer tussen het Calevoetstation en de Stallestraat, in het verlengde van de Wagenstraat, gebruikt door buslijnen 38 en 43.
- Aanzienlijke verbetering van de verkeersomstandigheden van de trams en bussen langs de Waterloo- en de Alsembergsesteenweg (versterkte maatregelen ter verbetering van de reissnelheid), dankzij de prioriteit aan het openbaar vervoer, de aanleg van beschermde banen, bus-pass en/of busbanen daar waar mogelijk. De Ninoofse- en de Bergense-steenweg in het stadscentrum of nog het project van een busbaan op de Waterloosesteenweg tussen de Groene Jagerslaan en de De Frélaan zijn enkele voorbeelden die in Ukkel toegepast kunnen worden.
- Als bovengrondse oplossing aanzienlijke verbetering van de verkeersomstandigheden van de trams langs de grote ringlanen, in het bijzonder langs de as Churchill – Generaal Jacques, (bij voorbeeld, **afwisselende beschermde banen** van het type *tidal flow*) ;

- Verbetering van de doeltreffendheid van de bestaande beschermde banen door het verkeerd gebruik door de automobilisten te verhinderen : controle en repressie, nieuwe verkeersascontracten,.... ;
- Aanleg van nieuwe overstapknooppunten.

#### Organisatiemaatregelen

- Verbetering van de tarifaire integratie door de geldigheid van alle types abonnementen (zelfs de schoolabonnementen) uit te breiden tot alle Brusselse uitbaters (MIVB, De Lijn, Tec en NMBS), naar het voorbeeld van het huidige *Jumpkaartje of het « MTB »* -abonnement ;
- Uitbreiding van de geldigheidsperimeter van het *Jumpkaartje* en van het « MTB »-abonnement tot het Linkebeekstation, evenals tot alle haltes langs de Waterlooosesteenweg tot aan de Kleine Hut.
- Oprichting van een permanente overleg/samenwerkingsstructuur tussen de gemeente, het BUV, de MIVB, Tec, De Lijn en de NMBS.
- Harmonisatie van het aanbod Tec/De Lijn langs de Waterlooosesteenweg

#### Gewestelijk expressnet

Naast de al genomen opties in het tendensscenario, voegt het tussenscenario het volgende toe :

- De indienststelling van het Verrewinkelstation(Frans Lyceum) ;
- De aanpassing van het traject van bus 60 (omweg via het Sint-Jobsplein en -station) om (terug) overstapmogelijkheid te bieden tussen het GEN (lijn 26) en de bussen die in de Sterrewachtwijk en langs de Sint-Jobsesteenweg rijden.

#### MIVB-net : wijziging van de bestaande lijnen en verbetering van de doorgangsfrequentie

Wat betreft het MIVB-net voegt het tussenscenario het volgende toe aan de opties van het tendensscenario :

- Herinvoering van de doorgang van bus 41 via de Groeselenbergstraat;
- Herinvoering van lijn 38 tot aan de Homborch na de opening van de verlengde Wagenstraat, voorbehouden voor het openbaar vervoer ;
- Verlenging van buslijn 48 naar het Ukkel-centrum (Heldensquare) om de gemeentehuiswijk vanaf het centrum van de gemeente beter te bedienen en nieuwe overstapmogelijkheden te creëren met de meeste lijnen die Ukkel bedienen;
- Versterking van het aanbod van lijn 98 en verlenging ervan tot verder dan metro COOVI naar het centrum van Anderlecht; een andere optie bestaat in het fuseren van bus 98 (Heldensquare – metro COOVI) met lijn 75 (voorzien in het MIVB-Busplan), die tussen COOVI en de wijk Goede Lucht in Anderlecht via het Bizetplein en de Sylvain Dupuislaan zal rijden;

- Verlenging van tram 51 (huidige 91) voorbij de Parking Stalle, tot aan de shopping van Drogenbos ;
- Versterking van de doorgangsfrequenties van de meeste lijnen die Ukkel bedienen om de voorschriften van het Iris-plan (6/10/20) snel te verwezenlijken.

#### MIVB-net : creatie van een nieuw net

Tussen Vorst, Ukkel-centrum, de Sterrewachtwijk en de ULB wordt een nieuwe buslijn 40 aangelegd, die de volgende doelstellingen nastreeft :

- Herstellen van een directe verbinding tussen Ukkel-centrum en Vorst-centrum, die thans bestaat (tram 18) maar die afgeschaft zal worden in het kader van het Tramplan en de aanleg van de nieuwe lijn 51 ;
- Verbeteren van de spreiding van het net in de Sterrewachtwijk ;
- Een nieuwe doorgang van het openbaar vervoer door het Ter Kamerenbos tussen het huidige traject ter hoogte van de Ter Hulpensesteenweg en de Legrandlaan;
- Een rechtstreekse bediening creëren tussen Ukkel en de universitaire campussen van de ULB en de VUB.

De uitbatingsvoorwaarden en het gedetailleerde traject van deze bediening worden bestudeerd in het kader van Fase 3 van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Een andere optie zou bestaan in de doorgang, vanaf het Sint Denijsplein, via de Victor Rousseaulaan om de wijk van de Hoogte Honderd te bedienen, de Heldensquare te bereiken via de Coghenlaan en dan de Sterrewacht te bereiken via de Marlowsquare, de Wolvendaellaan, de Dieweg en via het Ter Kamerenbos (in eigen bedding of voorbehouden baan) ter hoogte van de Belle Alliancelaan tot de Solboschlaan van de ULB. Voorbij de Solbosch zou buslijn 40 verlengd kunnen worden tot de campus van het Plein met een terminus hetzij aan het metrostation Delta, hetzij aan het Etterbeekstation.

Het advies van de gemeenten Vorst, Elsene en de Stad Brussel zal worden gevraagd over deze voorstellen.

#### Tec/De Lijn-netten

Maatregelen gelijk aan deze van het tendensscenario.

#### 5.1.3. *Voluntaristisch scenario*

*Zie kaart nr° 3 : Openbaar vervoer, voluntaristisch scenario.*

Het voluntaristische scenario is gebaseerd op de indienststelling van nieuwe zware infrastructures (metro of premetro), in aanvulling van de voorgestelde maatregelen in het tussenscenario. De gekozen referentietermijn voor dit scenario moet langer zijn en werd op 2020 vastgesteld.

Het voluntaristische scenario voorziet ook een vermeerdering van de frequenties van het GEN buiten de spitsuren.

### Uitbreiding van het (pre)metronet

Er zijn drie opties voor de uitbreiding van het (pre)metronet te Ukkel :

- Verlenging van de Zuid-Noordas, die vandaag ter hoogte van het Albertplein eindigt, tot het centrum van Ukkel.
- Aanleg van voorzieningen naast de wegen (ondergronds of in het binnenterrein van een huizenblok) tussen de Churchilllaan en de Ter Kamerenlaan, voor de trams van de Grote Ringlanen;
- Onlangs heeft de MIVB in haar studie « MIVB 2020 : Toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel » de aanleg voorgesteld van een nieuwe metrolijn tussen de Vanderkindere- en de Europese wijk (Luxemburgplein) in het kader van het *Triasproject dat tot doel heeft de metrobediening van de Europese instellingen en de doeltreffendheid van de huidige metro te verbeteren.*

De drie opties bieden interessante mogelijkheden voor de bediening van Ukkel met het openbaar vervoer :

- Dankzij de verlenging van de Noord-Zuidas komt er een versterking van het Brusselse openbaar vervoersnet langs de thans slecht bediende as ; dat is ook de optie die het diepst in Ukkel gaat en die op middellange termijn het gemakkelijkst overwogen kan worden aangezien de metro aan de grens van de gemeente al bestaat;
- Dankzij de verbinding Churchill – Grote Ringlanen verdwijnen de laatste knelpunten van de tramlijnen van de Grote Ringlanen en kan zo de doeltreffendheid van deze belangrijke as van het Brusselse net in grote mate verbeterd worden ;
- Ten slotte, voorziet het *Triasproject* geen rechtstreekse bediening van Ukkel (de nieuwe infrastructuur gaan inderdaad niet verder dan de gemeentegrens); deze lijn is vanaf Ukkel echter gemakkelijk toegankelijk via de Brugmannlaan. Een MIVB-scenario voorziet voor deze lijn een uitbating van het type « lichte metro » die dan ook aan de Parking Stalle bovengronds verlengd zou kunnen worden naar het voorbeeld van lijn 51.

Dit laatste project moet echter op langere termijn overwogen worden rekening houdend o.m. met de belangrijke investeringen die voor de aanleg van de nieuwe lijn in Ukkel gemaakt moeten worden<sup>3</sup>.

In dat opzicht voorziet het voluntaristische scenario voor het jaar 2020 :

---

<sup>3</sup> Het Triasproject bestaat inderdaad eerst in de aanleg van een nieuwe metrolijn tussen Mérode en Naamsepoort, via het Luxemburgplein, en dit om de metrobediening van het Europese Parlement te verbeteren en de uitbating van lijnen 1A en 1B (Oost-Westas) van elkaar los te maken door aan elke lijn een gescheiden infrastructuur te bieden ; in dit scenario zou lijn 2 (Kleine Ringlanen) beperkt worden tot een stuk begrepen tussen Koekelberg (Simonis) en de Europese wijk (Luxemburgplein) en in een latere fase naar Ukkel en het Vanderkindereplein verlengd worden.

- De verlenging van de Noord-Zuidas tot in het centrum van Ukkel (Marlowsquare of Dancoplein), met een geprogrammeerde uitbreiding tot aan het Calevoetstation;
- De aanleg van een nieuwe infrastructuur met het oog op een verbinding tussen de Churchilllaan en de Generaal Jacqueslaan voor de lijnen van de Grote Ringlanen.

In verhouding tot het tussenscenario wordt het tracé van de bus- en de tramlijn dientengevolge aangepast. In het bijzonder worden de door de ondergrondse infrastructuur ontdubbelde bovengrondse lijnen herzien met het oog op een eventueel betere complementariteit met de metro. De tramlijnen van de grote ringlanen worden overigens verlengd van het Vanderkindereplein tot het Albertstation.

#### Gewestelijk expressnet

Het voluntaristische scenario voorziet de vermeerdering van de frequentie van de GEN-lijnen bovenop wat voor het jaar 2012 door de NMBS overwogen wordt. Elk GEN-station te Ukkel wordt dus overdag bediend door minstens vier treinen per uur (een trein om het kwartier).

## 5.2. Luik « verkeers- en parkeerplan »

### 5.2.1. Tendensscenario

Het tendensscenario komt overeen met de totstandkoming van de al genomen opties wat betreft :

- De verwezenlijking van het richtschema « zones 30 », zoals het al door de gemeente goedgekeurd werd ;
- De aanleg van zones 30 in de omgeving van de scholen;
- Het invoeren van een parkeerplan in de wijk Bascule – Vanderkindere.

### 5.2.2. Tussenscenario

Het tussenscenario is gebaseerd op :

- Een classificatie van de wegen volgens de toegelaten snelheid (50 km/u of 30 km/u) en hun functie (hoofdweg/interwijkenweg, plaatselijke verbindingsweg en plaatselijke bediening);
- De verbetering van de werking van de assen met 50 km/u dankzij de aanpassing van de prioriteitsregels en de aangepaste aanleg van de kruispunten;
- De uitbreiding van het richtschema zone 30 tot het gehele grondgebied behalve de assen met 50 km/u;
- De toepassing van het parkeerplan van Ukkel-centrum op andere handelskernen en activiteitenzones van de gemeente.

Zo wordt het aanbevolen systeem omgekeerd t.o.v. de huidige situatie : alleen de uitdrukkelijk op 50 km/u vastgestelde wegen worden op 50 km/u behouden, alle andere wegen krijgen het statuut van « zone 30 ».

#### Toegelaten snelheden

Zie kaart nr 4 : Tussenscenario, snelheidsregime

De assen, die het GBP als behorend tot het hoofdnet of het interwijkenet vaststelt, worden op 50 km/u behouden<sup>4</sup>.

Enkele van de andere feitelijke interwijkenwegen worden op 50 km/u behouden, evenals de voornaamste assen van het plaatselijke net die door het openbaar vervoer gebruikt worden.

---

<sup>4</sup> Opmerking : Ukkel wordt niet doorkruist door een autosnelweg of grootstedelijke weg waarvoor de toegelaten snelheid hoger zou mogen zijn.



Deze assen werden gekozen rekening houdend met de dichtheid van het hoofd- en het interwikkennet en de mogelijkheden om op middellange termijn de globale vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen te matigen.

Alle andere wegen worden op 30 km/u behouden. De **grootste mazen** worden echter doorkruist door plaatselijke verbindingswegen waar de snelheid tot 30 km/u beperkt wordt maar waar de voorzieningen de rol van plaatselijke verbinding spelen.

Alle andere wegen worden in de zones 30 geïntegreerd.

#### Voorzieningen ter verbetering van de doorstroming langs de grote assen

*Zie kaart nr° 6 : Verkeersplan, bijkomende maatregelen*

Maatregelen worden getroffen om de verkeersstroom vlotter te laten verlopen en veiliger te maken langs de grote assen, waar de snelheid op 50 km/u vastgesteld wordt, en dit om het doorgaand verkeer door de woonwijken te ontmoedigen en de doorstroming van het openbaar vervoer langs deze assen te optimaliseren.

Enkele uitzonderingen daargelaten, zijn deze assen prioritair en worden de kruispunten ervan aangelegd om het doorstromen van het verkeer vlotter te maken ; op kaart nr 6 komen de kruispunten voor die beveiligd moeten worden (in geel) of waar het doorstromen van het verkeer of de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeterd moeten worden (in groen).

#### Zones 30

*Zie kaart nr 5 : Verkeersplan en zones 30, tussenscenario*

Het gehele gemeentegrondbed bestaat uit zones 30 behalve de wegen die uitdrukkelijk op 50 km/u vastgesteld worden

Er bestaan twee types zones 30 :

- De *plaatselijke* verbindingswegen waarvan de hoofdrol erin bestaat de snelheid te beperken m.b.v. aangepaste voorzieningen ; de vermindering van het verkeersvolume is te danken aan de aanzienlijke matiging van de snelheid in deze zones 30, gepaard met de voorzieningen en prioriteitsregels die het gebruik van de grote assen bevorderen en het ongewenste doorgaand verkeer ontmoedigen.
- De andere straten die grotendeels het Ukkelse wegennet vormen hebben bovendien tot doel het doorgaand verkeer in grote mate te beperken doordat ze de snelheidsbeperkende voorzieningen aanvullen met aangepaste verkeersplannen op maat van de betrokken woonwijk, met de aanleg van « sassen » aan de ingang van de zones 30 of met andere obstakels (voorzieningen of organisatiemaatregelen) die het doorgaand verkeer beperken of verhinderen ; zulke zones 30 kunnen in sommige woonwijken aangelegd worden.

In functie van de aard en de situatie van deze woonwijken zijn de aangelegde voorzieningen en verkeersplannen min of meer ontmoedigend. Deze zullen worden voorgesteld in het kader van fase 3.

Prioritaire actieperimeters worden voorgesteld in bepaalde sectoren waarvoor de aanleg van zones 30 gepaard moet gaan met sterke bijkomende maatregelen ter opwaardering van de stedelijke ruimten om ze op mensenmaat terug te brengen; deze perimeters komen op kaart 6 voor en bestrijken vooral de wijk van Ukkel-Centrum (verbinding tussen het Gemeentehuis en het Sint-Pietersvoorplein – aanleg van een voetgangersweg tussen de Alsebergsesteenweg en het voorplein) en de handelskern van Fort-Jaco.

### Parkeerplan

Zie kaart nr° 7 : *Parkeerplan, tussenscenario*

Het parkeerplan (met bewonerskaarten) wordt uitgebreid :

- tot de handelskernen langs de Alsebergsesteenweg, de Vanderkinderestraat en de Waterloosesteenweg;
- tot de administratieve zones en de grote uitrustingen : Stallestraat en omgeving, De Frélaan ter hoogte van het Sint-Elisabeth ziekenhuis, in de nabijheid van de Europese school... ;
- nabij de GEN-stations (met echter parkeerplaatsen voor de pendelaars aan de stations van Ukkel-Calevoet, Moensberg, Linkebeek en Diesdelle);
- in de aangrenzende zones van de parkeerplannen van de buurgemeenten.

#### 5.2.3. *Voluntaristisch scenario*

Zie kaarten nr° 8, 9 et 10.

De structuur van het voluntaristische scenario is gelijk aan deze van het tussenscenario.

Het is evenwel dwingender doordat :

- Verscheidene in het tussenscenario op 50 km/u vastgestelde wegen herzien worden als plaatselijke verbindingswegen en op 30 km/u gebracht worden;
- Sommige plaatselijke verbindingswegen op 30 km/u volkomen geïntegreerd zijn in de omliggende zones 30 om de gebieden te vergroten waarin het doorgaand verkeer ontmoedigend wordt.

Kaarten 8 (snelheidsregime), 9 (verkeersplan en zones 30) en 10 (parkeerplan) definiëren het in het voluntaristische scenario voorgestelde verkeersplan.

De overgang van het tussenscenario naar het voluntaristische scenario moet gezien worden als een geleidelijke overgang naar gelang van de indienststelling van de nieuwe voorzieningen voor het openbaar vervoer en de vorderingen van de verwezenlijking van het Iris-plan van het Gewest en van het gemeentelijk mobiliteitsplan van de buurgemeenten.

### 5.3. Luik « zachte vervoerswijzen en begeleidingsmaatregelen »

*Zie kaart nr 11 : Zachte vervoerswijzen en begeleidingsmaatregelen*

De gekozen benadering voor de uitwerking van de scenario's bestaat erin de aard van de te voeren acties voor de voetgangers, de fietsers en de personen met beperkte mobiliteit, evenals voor de opvoeding en burgerlijke bewustmaking niet te variëren in functie van de in de andere luiken van het plan nagestreefde graad van voluntarisme.

De uitvoeringsmodaliteiten zijn echter onlosmakelijk verbonden met de keuzes van de luiken « openbaar vervoer » en « verkeersplan » - en vice versa. Bij voorbeeld : de aanleg van een net van doeltreffende fietsroutes in aanvulling van het gewestelijke net op basis van aanvullende traag verkeersverbinding (te verbinden polen) maakt deel uit van elk scenario maar de precieze routes en de voorgestelde voorzieningen (al dan niet van het verkeer afgezonderde fietspaden, bij voorbeeld) zijn afhankelijk van de keuzes van de andere luiken en zullen grondig bestudeerd worden in het kader van de derde fase van het plan.

De hierna volgende maatregelen zijn toe te voegen bij de ambtshalve maatregelen van hoofdstuk 4.

#### 5.3.1. Voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit

- Ontwerpen en aanleg van een net van gemeentelijke fietsroutes in aanvulling van het net van gewestelijke fietsroutes om alle door de fietsers en de jongeren bezochte Ukkelse uitrustingen (scholen, toneelzalen, sportcentra, enz...) te bedienen. Langs de grote assen systematisch een fietspad of een parallelle beveiligde fietsroute voorzien;
- De gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes goed afbakenen en de door deze laatste bediende uitrustingen signaleren ;
- De gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes goed onderhouden;
- Beperking van het barrière-effect van de grote assen die de looproutes en de gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes onderbreken en beveiliging van de oversteekplaatsen langs de grote assen (Waterloosesteenweg, Churchillaan, Lorrainedreef, Stallestraat, Brugmannlaan);
- Opstarten van een proefproject van voetgangersweg in de Xavier de Buestraat, tussen de Alsebergsesteenweg en het Sint-Pietersvoorplein of zoniet de voetpaden aanzienlijk verbreden en de ruimte voorbehouden voor de rijdende en geparkeerde wagens verminderen ;
- Een signalisatieplan van de voetgangerswegen tot stand brengen ;

#### 5.3.2. Openbaar vervoer

- Veilige en comfortabele looproutes voorzien om de toegankelijkheid van de stations en de haltes van het openbaar vervoer te verbeteren voor de voetgangers, de fietsers en de PBM's. In het bijzonder, de aanleg van looproutes naast de wegen om toegang te

bieden tot het Calevoetstation (vanaf de Stallestraat), het Diesdellestation (via de Hamoiriaan) het Verrewinkelstation (vanaf het Franse Lyceum, het Pasteurinstituut en het verkavelingsproject Engeland) en tot het Moensbergstation.

- Aan de openbaar vervoershaltes de fietsstallingen vermeerderen.

### 5.3.3. Verkeersplan

- Aan de ingang van de zones 30 een signalisatieplan en voorzieningen (sassen of « poorten ») installeren, om de automobilisten ontmoedigen die zones binnen te rijden.

### 5.3.4. Parkeerbeleid

- Car-sharingstation voorzien in wijken met parkeerplan;
- In de naast de wegen gelegen privé parkings parkeerplaatsen voorbehouden voor de **autodelers** en mechanismen voorzien om er het toezicht op te verzekeren;
- Een dynamische signalisatie van de parkings naast de wegen in de handelszones (Bascule en Ukkel-Centrum) ;
- De leveringen aan de handelszaken reglementeren (uurregeling, route, naleven van de voorbehouden ruimten...), in overleg met de handelsverenigingen zodat ze buiten de spitsuren plaatshebben.

### 5.3.5. Stedenbouw

- De handelskernen gezelliger maken, namelijk door een verstandige keuze en een harmonieuze ligging van het stadsmeubilair.

### 5.3.6. Communicatie, aanmoediging en opvoeding

- Op korte termijn een proefproject van schoolvervoerplan (SVP) tot stand brengen in drie Ukkelse scholen (van elk niveau : basis, secundair en hoger) en de SVP's veralgemenen in alle Ukkelse scholen ;
- Rangens te voet of per fiets bij het verlaten van de scholen ;
- Voor het gemeentebestuur zonder verwijl een bedrijfsvervoerplan verwezenlijken ;
- Voortzetten van de door het gemeentebestuur uitgevoerde onderzoeken van bedrijfsvervoerplannen ingediend door de instellingen die eraan onderworpen zijn ;
- De communicatie over de gemeentelijke en gewestelijke acties ter bevordering van de zachte mobiliteit verbeteren, vooral door multimodale toegankelijkheidsfiches en – plannen voor de gemeentelijke uitrustingen.

## 6. EVALUATIE VAN DE SCENARIO'S

### 6.1. Tendensscenario

Het tendensscenario bestaat alleen uit de al genomen opties inzake openbaar vervoer, verkeers- en parkeerplan. Het komt erop neer dat men een quasi status quo in de organisatie van de mobiliteit in Ukkel aanneemt in verhouding tot de waargenomen huidige situatie, behalve de verwezenlijking van het GEN.

Het gewestelijk expressnet kan sommige automobilisten (pendelaars en Ukkelse bewoners) ertoe brengen hun wagen te laten staan in het voordeel van het openbaar vervoer. Maar bij gebrek aan bijkomende maatregelen ter beperking van het nu waargenomen verkeer in Ukkel, zal de daaruit voortvloeiende betrekkelijke verbetering van de verkeersdoorstroming langs de Ukkelse grote assen ontoereikend zijn om de woonwijken te ontlasten van het ongewenste overmatige doorgaand verkeer en snel gecompenseerd worden door een toename van het verkeer te wijten aan de vermeerdering van de globale vraag naar mobiliteit.

Uit diverse empirische waarnemingen blijkt inderdaad dat de sinds enkele decennia waargenomen onafgebroken groei van de vraag naar mobiliteit (zowel inzake afstand als frequentie) in de westelijke landen alleen vertraagd wordt door de verzadiging van de vervoersnetten ; in Brussel en in Ukkel wordt deze vaststelling bevestigd door de waarneming van de stagnatie van de motorisatiegraad sinds enkele jaren en van een toenemende verlamming van het verkeer terwijl deze motorisatiegraad elders in het land steeds hoger wordt.

In dit opzicht kan men vrezen dat de verbetering van de verkeersdoorstroming zonder bijkomende maatregelen ter beperking van de groei van het verkeer en ter behoud ervan langs de grote assen snel zal leiden tot de heractivering van de toename van de motorisatiegraad en van de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen. Dit is in tegenspraak met de doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Het in 2003 door het studie bureau Stratec vastgestelde modale keuzemodel in het kader van het bijwerken van het Iris-Plan<sup>5</sup> heeft in het licht gesteld dat de factoren die het meest de modale keuze van de individu's determineren (en dus de beslissing om de auto te gebruiken i.p.v. het openbaar vervoer), afhangen van factoren die niet rechtstreeks verbonden zijn met de prestaties van het openbaar vervoer : het feit dat men onafhankelijk wil zijn, dat men over een bedrijfsauto beschikt<sup>6</sup>, dat men overdag zijn auto nodig heeft om de kinderen af te zetten of om andere redenen, enz... Zo is het effect van de modale verschuiving door alleen de kwaliteit van het aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren, ontoereikend om het verkeersniveau te stabiliseren of in grote mate en duurzaam te verminderen.

---

<sup>5</sup> BUV, "Actualisering van het stedelijk vervoerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, fase 3, werknoot (k1) : modale keuze, Stratec 2003

<sup>6</sup> in 2004, ongeveer een op de twee nieuwe inschrijvingen betreft een bedrijfsvoertuig.

Tot besluit, **kan het tendensscenario niet duurzaam bijdragen aan de vermindering van de verkeershinder, noch ingaan op de bezorgdheden geuit door de partijen die in het kader van de eerste fase van de diagnose geraadpleegd werden :**

- Behoud van de verzadiging van het verkeer langs de grote assen;
- Behoud van een te hoog niveau van ongewenst verkeer in de woonwijken ;
- Geen verbetering van de leefomgeving;
- Geen verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer ;
- Behoud van een onbillijke verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende categorieën gebruikers ten nadele van de zachte vervoerswijze en andere wijzen die aan de duurzame mobiliteitsprincipes beantwoorden;
- Geen veiliger verkeer, noch langs de grote assen noch in de woonwijken;
- Geen voorwaarden die de fietspraktijk en het lopen bevorderen.

## 6.2. Tussenscenario

De belangrijkste elementen van het tussenscenario zijn :

- de uitvoering van een verkeersplan gebaseerd op de veralgemening van de zones 30 op alle Ukkelse wegen, behalve deze die uitdrukkelijk op 50 km/u vastgesteld worden;
- de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer m.b.v. organisatiemaatregelen en de aanleg of de verlenging van tram- en busbedieningen die geen nieuwe zware infrastructuur vereisen.

Dit scenario versterkt de positieve effecten die verwacht worden van het GEN, doordat het de kwaliteit van de bediening van het openbaar vervoer te Ukkel verbetert en de nodige maatregelen voorziet via de verwezenlijking van het verkeersplan, om de woonwijken te beschermen tegen het overmatige ongewenst verkeer.

De aanleg van nieuwe beschermde banen (verlengde Wagenstraat) en de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid op diverse plaatsen van de Waterloosesteenweg zullen de snelheid en de doeltreffendheid van het openbaar vervoer verbeteren. Bepaalde MIVB-lijnen, die omwille van hun chronische onregelmatigheid (lijn 38) opgesplitst werden, kunnen namelijk voorbij Ukkel-centrum hersteld worden tot aan het Calevoetstation of zelfs de Homborch.

De nieuwe bedieningen met het openbaar vervoer (randroute Vorst – ULB en verlenging van lijn 48 tot Ukkel-centrum en lijn 51 tot Drogenbos) kunnen enerzijds de spreiding van het openbaar vervoer op het gemeentelijk grondgebied verbeteren en anderzijds, Ukkel verbinden met diverse belangrijke activiteitenpolen gelegen in de buurgemeenten – in het bijzonder de campus van de ULB, de VUB, de administratieve zone langs de Pleinlaan en het handelscentrum van Drogenbos (Carrefour en andere).

De voorzieningen bestemd om het verkeer te verbeteren langs de grote assen (behoud van de snelheid op 50 km/u), samen met het GEN-effect en de maatregelen ter verbetering van de reissnelheid laten toe de reissnelheid van de tram- en de buslijnen die niet op eigen bedding rijden te verbeteren en het autoverkeer beter te kanaliseren om de diffusie van het ongewenst verkeer in de woonwijken te vermijden.

Dit biedt de mogelijkheid om in de meeste woonwijken het doorgaand verkeer in grote mate te matigen of af te schaffen, en dit met behulp van aangepaste verkeersplannen en de billijke verdeling van de openbare ruimte ten bate van de voetgangers en de fietsers. Zo wordt de doeltreffendheid en de veiligheid van de loop- en de fietsroutes verbeterd, hetzij rechtstreeks omwille van de mogelijkheid om naast de wegen nieuwe beschermde routes te creëren, hetzij onrechtstreeks door de vertraging en de afname van het verkeer.

Dit alles resulteert in de stimulatie van de fietspraktijk, vooral voor de korte afstanden van het type woning-school en in de uitbreiding van de invloedssfeer van de GEN-stations en andere overstapknoppunten (overstap trein-fiets en tram/bus – fiets). Dit draagt bij tot de verbetering van het marktaandeel van de alternatieve vervoerswijzen voor de verplaatsingen van de Ukkelse bewoners met de auto.

De uitvoering van parkeerplannen in diverse handelskernen en rond de belangrijkste tewerkstellingspolen staat in voor de verbetering van de parkeerwisseling ten voordele van de

handelaars, een gemakkelijkere parkeergelegenheid voor de bewoners en de aanmoediging van de werkende actieve bevolking om van vervoerswijze te veranderen en het openbaar vervoer te kiezen.

Al deze maatregelen, gepaard met de acties ter verfraaiing en opwaardering van de openbare ruimten in de prioritaire actieperimeters (Ukkel-centrum, Fort-Jaco) leiden tot een belangrijke verbetering van de levenskwaliteit in de woon- en handelswijken en in de administratieve zones van Ukkel.

**Zo beantwoordt het tussenscenario aan de meeste doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan: zijn uitvoering, die op korte/middellange termijn overwogen kan worden, laat toe aan de meeste doelstellingen inzake verbetering van de toegankelijkheid, van de veiligheid en van de leefomgeving in Ukkel tegemoet te komen.**



### 6.3. Voluntaristisch scenario

Het voluntaristische scenario vult het tussenscenario aan door enerzijds, een dwingender verkeersplan t.o.v. de personenauto's, in het bijzonder de herkwalificatie van bepaalde in het tussenscenario behouden assen op 50 km/u in plaatselijke verbindingswegen (op 30 km/u) en de uitbreiding van sommige woongebieden die als zone 30 ingericht worden en anderzijds, de verlenging van het metronet tot in het centrum van Ukkel.

De verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer dankzij de metro en het bereiken op langere termijn van diverse doelstellingen van het Iris-plan en van het gemeentelijk Mobiliteitsplan van de buurgemeenten laten inderdaad toe meer beperkend te zijn t.o.v. het autoverkeer. Dit biedt de mogelijkheid om het aantal wegen op 50 km/u te verminderen, bijgevolg de woongebieden uit te breiden en de voorzieningen en de plaatselijke verkeersplannen meer beperkend te maken, en dit om de in het tussenscenario vermelde voordelen te versterken.

In verhouding tot het tussenscenario **komt het voluntaristische scenario beter tegemoet aan de doelstellingen inzake verbetering van de leefomgeving en toegankelijkheid van de gemeente.**

Maar rekening houdend met de omvangrijke middelen die nodig zijn voor de verwezenlijking en met de lange uitvoeringstermijn ervan moet het voluntaristische scenario op langere termijn overwogen worden. **Het voluntaristisch scenario is enkel mogelijk indien nu reeds de nodige maatregelen genomen worden om de in de diagnose vastgestelde problemen te verhelpen.** Deze maatregelen worden grotendeels ingesloten in het tussenscenario. Bij gebrek eraan zullen de nu waargenomen problemen steeds erger worden, naar het voorbeeld van wat al beschreven wordt in het tendensscenario en zal het moeilijk zijn een duurzame oplossing te vinden wanneer de eerste maatregelen getroffen zullen worden.

#### **6.4. Andere combinaties**

De in de vorige paragrafen beschreven scenario's komen overeen met uiteenlopende toestanden. Natuurlijk kunnen andere scenario's uitgewerkt worden door de graad van het in de verschillende luiken aangenomen voluntarisme te doen variëren.

Zo kan de belangrijke verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer (dankzij de verwezenlijking van de tussen- of voluntaristische scenario van het overeenkomende luik) zonder wijziging van het verkeersplan in verhouding tot de tendestoestand technisch overwogen worden maar de modale verschuiving van de automobilisten, aangetrokken door het betere aanbod aan openbaar vervoer zal ontoereikend zijn zonder bijkomende en begeleidingsmaatregelen om bevredigend en duurzaam te beantwoorden aan de problemen inzake verzadiging, levenskwaliteit en verkeersveiligheid. In dat opzicht is dit scenario niet aangewezen.

Op dezelfde wijze is het ondenkbaar een verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer te verwachten vooraleer de eerste maatregelen van het verkeersplan getroffen worden, rekening houdend met de ernst van de mobiliteitstoestand in Ukkel en de deze laatste jaren waargenomen negatieve evolutie terzake, zoals dit goed geïllustreerd werd in de diagnose. De uitvoeringstermijn voor het gewestelijk expressnet is kort genoeg om deze gegevens in de nieuwe wijzigingsprojecten aan de vervoersinfrastructuren te integreren en om zonder verwijl de eerste elementen van het aangenomen verkeersplan in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan tot stand te brengen.

Wat betreft de zachte vervoerswijzen en de begeleidingsmaatregelen, herinneren wij eraan dat de gevolgde optie in de uitwerking van de scenario's meteen al een zeer voluntaristische doelstelling nastreeft rekening houdend met de noodzaak om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te promoten en een verandering van mentaliteiten aan te moedigen, o.a. via acties inzake opvoeding van de burger met het oog op een duurzame mobiliteit. De nadruk moet echter gelegd worden op het feit dat de doeltreffendheid van de overeenkomende maatregelen versterkt zal worden door de voluntaristische maatregelen van het luik « openbaar vervoer » en - vooral - het luik « verkeersplan ». Daarentegen zal een onvoldoende voluntaristisch scenario (dus het tendensscenario of een gelijkaardig scenario) niet toelaten de nagestreefde doelstellingen inzake zachte vervoerswijze en verandering van mentaliteiten te verwezenlijken.

## 7. CONCLUSIE : SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Het scenario voor duurzame mobiliteit dat na de tweede fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan gekozen werd bestaat in **de verwezenlijking van het** tussenscenario, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk en in **de geleidelijke overgang ervan naar het voluntaristische scenario.**

Het scenario voor duurzame mobiliteit moet inderdaad beschouwd worden als een evolutief scenario met de verwezenlijking tegen het jaar 2012 van een verkeersplan gebaseerd op een beperkt aantal assen die uitdrukkelijk op 50 km/u vastgesteld worden, plaatselijke verbindingswegen op 30 km/u en zones 30 die alle andere Ukkelse straten bestrijken, met inbegrip van een continu en coherent net van fiets- een looproutes (zie kaarten 4 à 7 en 11). De verwezenlijking van dit verkeersplan moet vanaf nu beginnen om voor 2012 volledig operationeel te zijn.

Tegelijk worden maatregelen getroffen om de doeltreffendheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zowel inzake regelmaat als reissnelheid (beschermde banen en maatregelen ter verbetering van de reissnelheid) en om de structuur van het net te verbeteren door de aanleg van een nieuwe "rand-buslijn" tussen Vorst, Ukkel en de ULB en de verlenging of de wijziging van andere tram- en buslijnen (kaart 2).

Rekening houdend met de vordering van de verwezenlijking van het Iris-Plan, het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van de buurgemeenten in functie van de bijkomende verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer te danken aan de eventuele verlenging van de metro naar Ukkel, wordt na het jaar 2012 het verkeersplan zodanig gewijzigd dat het meer beperkend wordt ten opzichte van het autoverkeer, en dit dankzij de verandering van bepaalde assen op 50 km/u in plaatselijke verbindingswegen op 30 km/u en de uitbreiding van sommige in zone 30 gelegen woonwijken (kaarten 8 en 9). De voor het jaar 2012 overwogen voorzieningen integreren al de mogelijkheid tot een latere evolutie naar de doelstellingen van het voluntaristische scenario.

### Fase 3

De derde fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal concrete voorstellen formuleren inzake voorzieningen voor alle vervoerswijzen, evenals plaatselijke verkeersplannen voor elke Ukkelse wijk om de uitvoering van het scenario voor duurzame mobiliteit mogelijk te maken. In deze fase zal ook de uitvoeringskalender voorgesteld worden rekening houdend met een op te maken lijst van prioriteiten en van de nodige samenwerkingsstructuren en voorafgaande acties.