

UAO - WERKGROEP MOBILITEIT

CONCLUSIES MOBILITEITSENQUETE SENIOREN

PROCEDURE VAN DE ENQUETE

De Ukkelse Adviesraad voor Ouderen vond het nuttig om de mening van de Ukkelse senioren in te winnen om zijn werken te ondersteunen om mobiliteitsaanbevelingen op te stellen voor de gemeentelijke autoriteiten.

De schepen van Senioren en zijn bestuur hebben dit initiatief gunstig onthaald en logistiek bijgedragen aan de realisatie ervan. Het ontwerp van vragenlijst werd opgemaakt door JP Wouters op basis van relevante bronnen geselecteerd door BM - Directie Strategie. Het werd vervolgens aangepast door de werkgroep Mobiliteit van de UAO en de schepen van Senioren, die er een variant van gemaakt heeft die online ingevuld kan worden op de open source website FRAMAFORM.

De vragenlijst stond sinds 16/04/2021 online in de 2 talen. Hij werd ook elektronisch en op papier ter beschikking van de senioren en hun begeleiders gesteld via verschillende kanalen en media (dienst Senioren, invoeging in het magazine G+, aankondiging in het Wolvendael Magazine, de brief aan de bewoners van de ACQU, nieuwsbrieven van wijkcomités, ...).

Om zich volledig te schikken naar de AVG werd de vragenlijst volledig anoniem gemaakt: enkel de leeftijd en het geslacht van de respondenten werden gevraagd. Naast de leeftijd en het geslacht bevat hij 7 gesloten vragen die peilen naar de hoofdkenmerken van de mobiliteit van de senioren. Er werden slechts 2 open vragen op het einde van de vragenlijst opgenomen, met gewenste aanvullende verbeterpunten en de formulering van 3 wensen voor de mobiliteit in Ukkel. Het was de bedoeling om zich tot de essentie te beperken zodat het invullen van de vragenlijst niet langer dan 5 minuten in beslag zou nemen.

De antwoorden werden verwacht tegen eind juni 2021, maar het document bleef online raadpleegbaar tot begin september en er werd een laatste extractie gedaan op 11/09/2021. De werkgroep Mobiliteit heeft de resultaten van de geldige elektronische en papieren versies ingevuld door senioren ingevoerd in FRAMAFORM. Daaruit vloeide een totaal van 194 Franstalige en 14 Nederlandstalige antwoorden voort: 59 onvolledige antwoorden werden geregistreerd, waaruit bepaalde antwoorden op de open vragen gebruikt konden worden om de diagnose van de voor te stellen acties te voeden.

RESULTATEN VAN DE GESLOTEN VRAGEN

Vraag 1 en 2: leeftijd en geslacht

De verdeling op basis van geslacht is 124 vrouwen (60 %) en 84 mannen (40 %). De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 74,6 jaar.

We hebben moeilijkheden ondervonden om de antwoorden in te delen per leeftijdscategorie door middel van de tool FRAMAFORM.

Vraag 3: link tussen de gezondheidstoestand en de mobiliteit

De beoordeling door de respondenten van hun gezondheidstoestand, in verband met hun mobiliteit, geeft de volgende resultaten:

- Goede mobiliteit:	114 (55 %)
- Correcte mobiliteit:	62 (30 %)
- Aangetaste mobiliteit:	23 (11 %)
- Sterk aangetaste mobiliteit:	9 (4 %)

Vraag 4: frequentie van de dagelijkse verplaatsingen

Het gemiddeld aantal dagelijkse verplaatsingen van de senioren in de COVID-periode was van de orde van 2, en aanzienlijk hoger in een "normale" periode buiten COVID. 23/208 (11 %) van de respondenten verklaren zich helemaal niet buiten hun woning verplaatst te hebben op een gemiddelde dag tijdens de COVID-periode, tegenover 5/208 (2 %) in een normale periode.

Vraag 5: verplaatsingswijzen

Vrij logisch is wandelen de meest gebruikte wijze (124/208 - 60 %). Daarna volgen de wagen als bestuurder (89/208 - 43 %), het openbaar vervoer (44/208 - 21 %), de wagen als passagier (25/208 - 12 %) en de fiets (22/208 - 11 %).

In de COVID-periode werd het openbaar vervoer beduidend minder gebruikt (44/208) dan in een normale periode (81/208). 157/208 (75 %) hebben de fiets helemaal niet gebruikt tijdens de drie onderzochte dagen.

Vraag 6: hinder in verband met de verplaatsingswijzen

177/208 (85 %) van de respondenten ervaren geen of weinig hinder om te wandelen, wat de 85 % van de senioren bevestigt die menen over een goede tot correcte mobiliteit te beschikken. Een gelijkaardig aandeel van de respondenten (173/208 - 83 %) ervaart geen of weinig hinder om in of uit een voertuig te stappen. Deze verhouding zakt naar 148/208 voor diegenen die geen of weinig hinder ervaren om een voertuig te besturen en tot 146/208 voor diegenen die geen of weinig hinder ervaren om het openbaar vervoer te nemen.

Wat de fiets betreft:

- 74/208 (36 %) ervaren geen of weinig hinder om met de fiets te rijden
- 119/208 (57 %) verklaren de fiets helemaal niet te gebruiken
- 157/208 (75 %) hebben de fiets niet gebruikt tijdens de drie onderzochte dagen

Wat betreft de digitale kloof raadplegen 39/208 respondenten, hetzij 19 %, geen plannen en reiswegen op internet en voor nog eens 21/208, hetzij 10 %, veroorzaken deze raadplegingen veel moeilijkheden. Deze verhouding stijgt tot 70/208, hetzij 34 % van de respondenten, die geen ticketautomaten gebruiken en 23/208 (11 %) die veel moeilijkheden ondervinden.

Vraag 7: evolutie doorheen de tijd van de moeilijkheid om zich te verplaatsen

In vergelijking met 10 jaar geleden hebben de senioren bepaalde verplaatsingsredenen verminderd of er zelfs van afgezien: in volgorde de opvang van kinderen en vrijwilligerswerk, bezoek aan familie en vrienden, boodschappen niet voor voeding en vrije tijd en wandelingen.

Vraag 8: moeilijkheden om zich te voet te verplaatsen in de wijk

Wat betreft de voornaamste kritieken die geformuleerd werden inzake verplaatsingen te voet halen de respondenten het volgende aan (in volgorde):

- Gebrek aan openbare toiletten: 120/208 (58 %)
- Vlakheid/hogteverschillen trottoirs: 69/208 (33 %)
- Kwaliteit en aantal openbare banken: 60/208 (29 %)
- Breedte van het trottoir: 40/208 (19 %)
- Afbakening wegenwerken: 34/208 (16 %)

De meest bevredigende punten hebben daarentegen betrekking op:

- Toegang tot de handelszaken: 180/208 (87 %)
- Toegang tot de openbare parken: 170/208 (82 %)
- Toegang tot de openbare gebouwen: 165/208 (79 %)
- Straatverlichting: 164/208 (79 %)
- Veiligheidsgevoel (agressie): 143/208 (69 %)

Vraag 9: verbeterpistes

De respondenten hebben hun voorstellen tot verbetering van hun mobiliteitsvoorwaarden in volgorde geformuleerd (ranglijst)

- Openbaar vervoer: abonnementen met een goedkoper tarief 116/208 (56 %)
- Openbaar vervoer: comfort / kwaliteit aanbod 108/208 (52 %)
- Afzonderlijke fietspaden 105/208 (50 %)
- Trottoirs: met 2 naast elkaar kunnen stappen 103/208 (50 %)
- Openbaar vervoer: toegankelijkheid 100/208 (48 %)
- Netwerk van toegankelijke toiletten 99/208 (48 %)
- Verkeer: minder geluidsoverlast en luchtvervuiling 96/208 (46 %)
- Beter parkeren op de bestemming 88/208 (42 %)
- Trottoirs zonder uitspringende delen 88/208 (42 %)

RESULTATEN VAN DE OPEN VRAGEN

Er werd een grote diversiteit in de antwoorden op de open vragen geregistreerd: ze vormen een bron van informatie voor de gemeentelijke beslissingnemers en de studiegelastigden van het GMP, dat momenteel herwerkt wordt. We hebben ze gerangschikt per hoofdstuk om er de synthese van te kunnen maken. De lezer vindt ze in extenso in de bijlage bij het onderhavige verslag.

Deze actiepunten worden hierna samengevat, gerangschikt per familie en in volgorde van de stemmen van de respondenten, los van hun haalbaarheid of het bevoegd machtsniveau (lokaal of gewestelijk) voor de analyse en de eventuele toepassing ervan:

1. VOETGANGERS

- De vlakke staat van de trottoirs verbeteren, die vaak slecht tot gevaarlijk geacht wordt. Ze verbreden. Te hoge kantstenen. Meer PBM-trottoirs, met verlaging aan de kruispunten
- Betere samenleving tussen voetgangers, fietsers en steps, meer bepaald door de aanleg van meer fietspaden. De trottoirs voorbehouden voor de voetgangers. Geen wildparkeren. De overtreeders vervolgen
- Meer voetgangersoversteekplaatsen, beter aangeduid, verlicht en herschilderd, vooral voor drukke straten
- De buurtbewoners verplichten om de heggen die het trottoir overwoekeren te snoeien. De gemeente moet sommige bomen snoeien die over het trottoir hangen en de uitstekende delen op de trottoirs door de boomwortels wegwerken
- Waken over de netheid, in het bijzonder sigarettenpeuken, papier, plastic en hondenpoep: de trottoirs zijn geen hondentoilet!
- Er werden veel concrete acties voorgesteld: zie bijlage

2. FIETSEN - TWEEWIELERS

Aangezien de fietsende senioren respondenten in de minderheid waren, stellen we vast dat de maatregelen ten voordele van de fiets gematigd worden door maatregelen die het onburgerlijk gedrag van sommige fietsers en gebruikers van steps beogen.

2.1. Maatregelen ten voordele van de fiets

- De veiligheid van de trajecten met de fiets verbeteren: netwerk van afgescheiden fietspaden (zoals in Vlaanderen). Doorlopende fietspaden en -stroken. Fietspaden tussen de tramsporen vermijden. Wegmarkering
- Meer fietsboxen. Meer beveiligde fietsparkings installeren
- De fietscomfortstroken herhalen in de geplaveide straten voor alle voetgangerszones
- Aan verkeerslichten het vak voorbehouden voor fietsers (herinnering aan het verbod voor motorfietsen en scooters)
- Verkeerslichten voor fietsers, meer bepaald aan de oversteek van grote straten

2.2. Maatregelen om afkeurenswaardig gedrag te beheersen

- Het verkeer van fietsen en steps duidelijker en strenger reglementeren. Het verkeer van fietsen, bakfietsen en steps op de trottoirs verbieden
- De fietsers opvoeden en daarna de inbreuken verbaliseren (snelheid, verkeerslichten, ...). De fietsers verplichten om op de rijbaan te rijden

- Fietsen/steps in tegenrichting verbieden in eenrichtingsstraten of de veiligheid ervan verbeteren

3. OPENBAAR VERVOER

3.1. Verbetering van het netwerk en van de bediening

- Het openbaar vervoer OVERAL in Ukkel ontwikkelen, naar het stadscentrum, om de wijken onderling te verbinden en ook naar de rand (Waterloo)
- Het rechtstreeks openbaar vervoer van de MIVB naar de ziekenhuizen ontwikkelen
- De verbindingen tussen de verschillende openbaarvervoerbeheerders (NMBS, MIVB, De Lijn, TEC) vereenvoudigen. De stations in Ukkel meer opnemen in het openbaarvervoernetwerk
- Geen overstap voor tram 4, de beste tram van Ukkel, en hem behouden tot aan het Noordstation
- De metro is zeer belangrijk. De toegang tot dit vervoermiddel voor de Ukkelaars verbeteren
- De aansluitingen in het openbaar vervoer beperken. De omstandigheden van de overblijvende aansluitingen verbeteren

3.2. Verbetering van de frequentie

- De frequentie en de stiptheid van het stedelijk openbaar vervoer (meer bepaald tram 92), van de treinen en van het GEN verbeteren, meer bepaald 's avonds en in het weekend.

3.3. Abonnementen en tarieven

- Gratis abonnementen MIVB, De Lijn, TEC en NMBS voor senioren (65+, 70+?) of deze abonnementen integreren met aantrekkelijke prijs voor senioren
- De belasting op brandstoffen verhogen om het gratis openbaar vervoer te financieren

3.4. Comfort, veiligheid, informatie en voorzieningen aan de haltes

- Het begrip van de dienstregelingen en van de info aan de haltes vereenvoudigen
- De aankoop van een enkel tram- of busticket vereenvoudigen
- De nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de elektronische aankondigingen in de bushokjes van de MIVB verbeteren en ze veralgemenen
- Het comfort en de toegankelijkheid van de stations en haltes, de netheid van de bushokjes en de veralgemening ervan verbeteren
- Meer nette, recente en comfortabele trams en bussen

3.5. Lokale opmerkingen

- Er werden verschillende concrete acties op het terrein voorgesteld (zie bijlage) met betrekking tot de haltes van bus 37 en 43, het rollend materieel van tram 51 en 97, de toegang tot het station Sint-Job en Ukkel-Kalevoet, een betere bediening van de Egide Van Ophemstraat, het nieuwe GEN-station dat aangelegd moet worden dicht

bij het Frans Lyceum, verbindingen tussen enerzijds Fort-Jaco/Prins van Oranje en anderzijds Watermaal-Bosvoorde en de ULB, een betere toegang tot het Sint-Elisabethziekenhuis, kwalitatievere bushokjes

4. TAXI'S - VERVOER OP AANVRAAG

- Goedkopere taxi's: een abonnement tegen verminderd tarief voorzien voor senioren
- Taxi's tegen een lagere prijs voor vervoer naar het ziekenhuis, de dokter, de tandarts
- De mogelijkheden voor korte trajecten van het type UBER ontwikkelen aangezien de taxi's duur zijn
- Zich inspireren op Aix-en-Provence: minibussen met vaste trajecten maar geen vaste dienstregeling of haltes (in- en uitstappen op aanvraag)
- Het systeem "BELBUS" (dat in Vlaanderen bestaat) invoeren, minibus op telefonische aanvraag
- Flexibele diensten van bestuurders (betaald door de gebruiker), voor PBM-senioren
- Gratis elektrische voertuigen voor ouderen, zoals in vele gemeentes, om de belangrijkste punten te bedienen

5. AUTO: VERKEER

5.1 Snelheidsbeperkingen

Er werden tegengestelde standpunten geformuleerd door de respondenten, tussen voorstanders en tegenstanders van het regime van 30 km/uur

- De snelheid van de voertuigen remmen. Gebrek aan borden 30 km/uur. Snelheidscontroles in de woonwijken (20 stemmen)
- Snelheid tot 50 km/uur of zelfs 40 km/uur op de drukke wegen en schrapping van de zones 20 km/uur en 30 km/uur (niet nageleefd, verkeerd gevoel van veiligheid), behalve in de omgeving van de scholen, meer strengere sancties voor wie sneller rijdt dan 50 km/uur (13 stemmen)
- Wegmarkering van de beperkte snelheid in de straten/lanen bovenop de borden

5.2. Algemene opmerkingen

- Het wegdek verbeteren door de putten in de weg te herstellen
- De druk van het doorgaand verkeer in de woonstraten en -wijken verminderen
- Het vlot verkeer op het einde van de schooldag verbeteren
- De synchronisatie van de verkeerslichten staduitwaarts op de grote wegen verbeteren en de verkeersstromen stadinwaarts remmen
- De plaatsing van zigzagdoorgangen en andere hindernissen voor het autoverkeer stoppen
- Geluidloze voertuigen: optreden tegen knalpoten. Te luide en vervuilende motorfietsen verbaliseren
- De slikkers vol bladeren ontstoppen, die de afvloeiing van het regenwater verhinderen

5.3. Lokale opmerkingen

- De voornaamste opmerkingen hebben betrekking op de heropening van het Ter Kamerenbos en de gevolgen van de sluiting ervan: 27 respondenten vragen ofwel om het Ter Kamerenbos volledig te heropenen voor het verkeer, ofwel om het Ter Kamerenbos evenwichtig toegankelijk te maken, het verkeer in de omgeving van het Ter Kamerenbos te vereenvoudigen, het verkeer in de Waterlooosesteenweg te ontlasten en het verkeer in Fort-Jaco te verminderen
- Sommige respondenten hebben tegengestelde vragen, zoals de druk van het doorgaand verkeer in de woonstraten en -wijken verminderen en de aanleg van zigzagdoorgangen en andere hindernissen voor het autoverkeer stoppen
- Andere opmerkingen hebben betrekking op de snelheidsregimes in de Victor Allardstraat, Gatti de Gamondstraat, Prins van Oranjelaan, Lorrainedreef, Blücherlaan en Kraakbeziënlaan, het gevaar in de Colonel Chaltinstraat, Prins de Lignelaan, een verkeerslicht in de Guillaume Herinckxlaan, het vlot verkeer op het kruispunt van de eindhalte van tram 97, het kruispunt Prins van Oranje/Maretak/Dolez, de afschaffing van het voorrecht "uitgezonderd plaatselijk verkeer" in de Korporaaldreef, de files in de Stallestraat dicht bij de Colruyt, ...: zie bijlage

6. AUTO: PARKEREN

6.1 Tarieven en speciale kaarten

- Het gratis kwartier uitbreiden tot 20 minuten of zelfs een half uur, aangezien een enkele boodschap (apotheek, bakker, enz.) soms langer duurt dan een kwartier. Zoals in Knokke (met detector in de grond)
- Het parkeren met de blauwe schijf beter regelen
- Parkeren tegen verminderd tarief voor senioren met een MOBIB-kaart
- Gratis parkeren voor alle inwoners van Ukkel overal in Ukkel
- Moeilijk om een parkeerkaart voor mindervaliden te verkrijgen
- Gratis parkeerkaart voor senioren voor boodschappen (bijvoorbeeld maximum 1 uur aangezien de parkeerautomaten bijna onmogelijk gevuld kunnen worden)
- Een seniorenvignet op de voorruit van geparkeerde voertuigen toestaan

6.2. Parkeerplaatsen

- Geen parkeerplaatsen voor auto's schrappen. Meer parkings aanleggen in plaats van ze te schrappen
- Meer plaatsen op de overstapparkings. Bediening met het openbaar vervoer om niet-Brusselaars aan te moedigen om hun voertuig achter te laten op de parkings aan de ingangen van de stad
- Meer parkeerplaatsen voor mindervaliden
- Meer gratis parkeerplaatsen voor senioren, want niet iedereen neemt het openbaar vervoer

- De gratis parkeerplaatsen massaal verhogen, in het bijzonder dicht bij de stations, het gemeentebestuur en in het centrum van de gemeente
- Streng optreden tegen dubbelparkeerders
- Er worden bijzondere moeilijkheden ondervonden dicht bij het centrum Lotus in de Egide Van Ophemstraat, de Alsebergsesteenweg, de Rodestraat, in de omgeving van het Cultureel Centrum van Ukkel en aan het nieuwe gemeentehuis van Ukkel

7. VOORZIENINGEN

7.1. Vuilnisbakken

- Gebrek aan vuilnisbakken voor hondenpoep. Er zijn zakjes voor hondenpoep maar geen vuilnisbakken
- Netheid in acht doen nemen (uitpuilende vuilnisbakken, ...)

7.2. Openbare toiletten

- Meer openbare toiletten (markten, parken, shoppingcenters) buiten de cafés
- Meer en beter onderhouden openbare toiletten (zelfs betalend)
- De toegang tot talrijke toiletten van openbare gebouwen en grootwarenhuizen organiseren

7.3. Banken

- Meer banken in de openbare parken, op straat, aan de bus- en tramhaltes, in de woonwijken

7.4 Snelheidsremmers en verkeersdrempels

- Schraping / beperking van de verkeersdrempels wegens 30 km/uur, aangezien ze ongunstig zijn voor vervoer in de ambulance en voor kleine onvervuilende voertuigen, die benadeeld worden ten opzichte van grote voertuigen
- De hellingen van de verkeersdrempels verkleinen

7.5. Verlichting

- Defecte straatverlichting door rukwinden: schommelende lichtstralen. Gebrek aan bevestiging
- Waken over de constante kwaliteit van de verlichting
- De voetgangerstunnels beter verlichten en er bewakingscamera's plaatsen

8. GEDRAG

- Onderlinge hulp tussen validen en mindervaliden
- De openbare ruimte ontwerpen met focus op mindervaliden en senioren. Het leven van de meest kwetsbaren vergemakkelijken
- De voetgangers respecteren. De gebruikers van fietsen en steps sensibiliseren

- De verkeersregels herhalen voor ALLE GEBRUIKERS (inclusief fietsers). Kennis van het verkeersreglement voor iedereen
- De burgers verantwoordelijkheidsgevoel bijbrengen om het onburgerlijk gedrag (honden, blikjes, papier, mondmaskers, ...) en het vuil in het openbaar domein te verminderen
- Meer autoloze zondagen
- Voetgangers moeten aandachtiger zijn voor personen die zich minder goed verplaatsen dan zij
- Niet tegen de auto zijn. Iedereen is verantwoordelijk voor zijn keuzes, waaronder de auto

9. PARKEN - WOUD - GROENE RUIMTEN

- De gevallen bomen en takken in het woud ophalen
- Heropening van de kleine parkings voor auto's langs het Zoniënwoud
- Stoppen met de groene ruimtes op te peuzelen: in plaats daarvan ze uitbreiden
- Aansporing om de straten en gevels te vergroenen
- Sensibiliseren rond de voordelen van wandelen, vooral wanneer men intussen aandacht schenkt aan anderen en aan de natuur

10. BOUWPLAATSEN

- Te veel wegenwerken tegelijkertijd. De coördinatie en de veiligheid verbeteren voor een betere vlotheid. De duur van de werken beperken. Het verkeer niet maandenlang hinderen. Nachtelijke werken vermijden
- De buurtbewoners beter informeren over de wegprojecten en ze raadplegen tijdens de werken
- Meer parkeermogelijkheden wanneer er werken aan de gang zijn

11. VEILIGHEID

- De veiligheid verhogen (aanwezigheid van politie 's avonds, straatverlichting). Meer politieagenten te voet op straat. Aanwezigheid van de lokale politie in de handelszones
- Grotere controle van de voertuigen in overtreding, meer bepaald gevaarlijk parkeren en op het trottoir
- Waken over de netheid van de openbare plaatsen: bedroevend om sommige wijken te zien. Strijden tegen sluikstorten en de onveiligheid door de beschadiging van de openbare ruimte (graffiti, afval)
- Meer gemeenschaps- en parkwachten, zeer nuttig bij vallen, onpasselijkheid, voor een snelle tussenkomst
- Meer camera's op straat

12. DIGITALE KLOOF

- De digitale kloof verkleinen (banken en overheidsdiensten moeten ook telefonisch bereikbaar zijn)
- Strijden tegen de digitale kloof en het beroep op apps, die geen vraag-antwoordgesprek mogelijk maken
- Men zou geen internet of smartphone moeten hebben om als senior normaal te blijven leven en zich te verplaatsen

13. VARIA

- De toegang tot de gemeentediensten herstellen. Nieuw gemeentehuis gedecentreerd en moeilijke parkeerplaatsen
- Meer buurtwinkels: soms 1e bakker op 15 minuten te voet
- Geen brievenbus binnen een straal van 1 km van mijn woning
- Geluidsoverlast ontraden (feesten, keiharde muziek, herrie (buiten COVID))
- Het lawaai van de ziekenwagens en politie beperken
- Rust in de woonwijken
- Meer RVT's en revalidatiecentra
- De toegang tot activiteiten bevorderen (bridge, yoga, dans, taalatelier, theater)
- Vergeet de bestuurders van motorfietsen en scooters niet in uw enquêtes!

LIJST MET BIJLAGEN

- Vragenlijst mobiliteit senioren
- Resultaten van de gesloten vragen
- Resultaten van de open vragen gerangschikt per hoofdstuk
- Onbewerkte resultaten van de open vragen (FRAMAFORM FR, FRAMAFORM NL, PAPIER)

BIJLAGEN BIJ DE BIJLAGEN (voor de lezer die tot aan de bron wil gaan voor specifieke kruisingen van resultaten)

- Onbewerkte resultaten uit de bestanden FRAMAFORM FR
- Onbewerkte resultaten uit de bestanden FRAMAFORM NL