



TRAJECT



ONTWERP VAN VERSLAG

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 2 - Strategische doelstellingen
GEMEENTE UKKEL

Bron omslagfoto – Traject, juli 2020 (Brugmannlaan, Marlow)

COLOFON

Titel: GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN - Fase 2 - Strategische doelstellingen
Klant: Gemeente Ukkel

Contactpersoon: France Gabriel

Datum: 26/06/2022
Versie: Versie 1.2 - voorgelegd ter goedkeuring aan het College
Projectmanager: Marie Hain
Auteurs: Marie Hain, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Kantersteen 47
1000 Brussel
+32 2 321 12 14

Inhoud

1 INLEIDING	5
2 DOELSTELLING 1: GOEDE NETWERKPRESTATIES GARANDEREN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN	6
2.1 Definitie en doel (herhaling)	6
2.2 Netwerkhierarchisering	7
2.2.1 Voetgangersnetwerk: van Ukkel een ideale stad maken om te wandelen	7
2.2.2 Fietsnetwerk: Streven naar een hoge fietsbaarheid van Ukkelse wegen.....	13
2.2.3 Openbaarvervoernetwerk: verbetering van de prestaties, regelmaat en veiligheid van het openbaar vervoer in Ukkel	19
2.2.4 Autonetwerk: de coherentie van het autonetwerk verzekeren	20
2.2.5 Vrachtverkeernetwerk: het verkeer van vrachtwagens in Ukkel mogelijk maken ...	21
2.3 Werkingsvoorwaarden van de netwerken	22
2.3.1 Inleiding.....	22
2.3.2 Voetgangersnetwerk	22
2.3.3 Fietsnetwerk.....	23
2.3.4 Openbaarvervoernetwerk	24
2.3.5 Autonetwerk.....	25
2.3.6 Vrachtverkeernetwerk	25
2.3.7 Wanneer keuzes nodig zijn	26
3 DOELSTELLING 2: DE LEVENSKWALITEIT IN DE UKKELSE WIJKEN VERBETEREN	28
3.1.1 Definitie en doel (herhaling)	28
3.1.2 Algemene strategie om de mazen autolouwer te maken.....	29
3.1.3 Toepassing op de Ukkelse mazen	30
4 DOELSTELLING 3: UKKELSE INWONERS EN GEBRUIKERS BEGELEIDEN IN DE RICHTING VAN MULTIMODALITEIT	36
4.1 Inleiding	36
4.2 Vier hoofddoelstellingen	36
4.2.1 De toegang tot informatie over het beschikbare multimodale aanbod garanderen voor alle inwoners en gebruikers.	36
4.2.2 Een vernieuwde communicatiestrategie over multimodaliteit ontwikkelen.....	36
4.2.3 De toegang tot het mobiliteitsaanbod voor alle inwoners en gebruikers voor de verschillende vervoerswijzen garanderen en de ontwikkeling van alternatieve mobiliteitsdiensten voor het individuele autogebruik voortzetten.....	37
4.2.4 Het bestuur tot een mobiliteitsvoorbeeld maken.....	37

5 DOELSTELLING 4: EEN GLOBALE EN AANGEPASTE PARKEERSTRATEGIE ONTWIKKELEN.....	38
5.1 Inleiding	38
5.2 Het parkeerbeleid in Ukkel in een servicegerichte aanpak verankeren om aan de verschillende toepassingen en mobiliteitsnoden te voldoen	39
5.2.1 Doorgaan met het voorbehouden van parkeerplaatsen	39
5.2.2 Zorgen voor een voldoende aantal en beschikbare leveringsruimtes	39
5.2.3 Het parkeren faciliteren voor beroepsgebruikers (bouwvakken, gezondheidswerkers enz.) die een meerwaarde bieden voor de gemeente Ukkel en het Gewest.....	39
5.2.4 Het "klantentraject" faciliteren en het aangeboden serviceniveau verhogen	40
5.2.5 Een regelmatige communicatie over het parkeerbeleid opzetten	40
5.3 De parkeervraag beter oriënteren tussen parkeren op de weg en "buiten de weg" volgens de sites en de verwachte toepassingen van de openbare ruimte.....	41
5.3.1 De prijs en/of de duur van het parkeren aanpassen	41
5.3.2 parkeerplaatsen buiten de openbare weg promoten.....	42
5.3.3 De naleving van de geldende regelgeving garanderen	42
5.3.4 Het gewestelijke en federale P+R-ontwikkelingsbeleid begeleiden.....	42
5.4 Een snellere elektrificatie van het actieve wagenpark in Ukkel begeleiden	43

1 INLEIDING

Definitie van de strategische doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Dit rapport betreft de tweede studiefase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP) van de gemeente Ukkel dat uit 4 fasen bestaat. Deze tweede fase heeft dus betrekking op de definitie van strategische doelstellingen, uitgesplitst in 4 werkpijlers:

Pijler 1: Multimodale Wegenspecialisatie (MWS)

De ontwikkeling van het GemMP is inderdaad een gelegenheid om de multimodale wegenspecialisatie van het Ukkelse wegennet opnieuw onder de loep te nemen. Het is dus zaak om preciseringen aan te reiken voor het verwachte hiërarchische niveau voor elk van de vervoerswijzen voor alle wegen die het Ukkelse grondgebied doorkruisen. Hierbij worden twee parameters in aanmerking genomen: de MWS-hiërarchie die reeds in het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move wordt voorgesteld, en de waarnemingen uit de vorige fase van de diagnose.

Daarnaast moeten ook de optimale werkingsomstandigheden voor de structurerende netwerken (PLUS en COMFORT) gedefinieerd worden.

Pijler 2: Strategie voor de realisatie van verkeersluwe mazen

In deze tweede peiler identificeren we de prioritaire mazen geselecteerd voor een diepgaandere aanpak in fase 3 van het GemMP, net als de grote principes die bijdragen tot het verkeersluwer maken van de mazen op het gemeentelijke grondgebied.

Pijler 3: Communicatie, sensibilisering, aanmoediging van de multimodaliteit

Deze pijler definieert de belangrijkste doelstellingen die moeten worden nagestreefd op het gebied van communicatie, sensibilisering en aanmoediging van de multimodaliteit, om de evolutie van het mobiliteitsgedrag te stimuleren, zowel voor het vervoer van mensen als voor dat van goederen (organisatie van leveringen, logistiek).

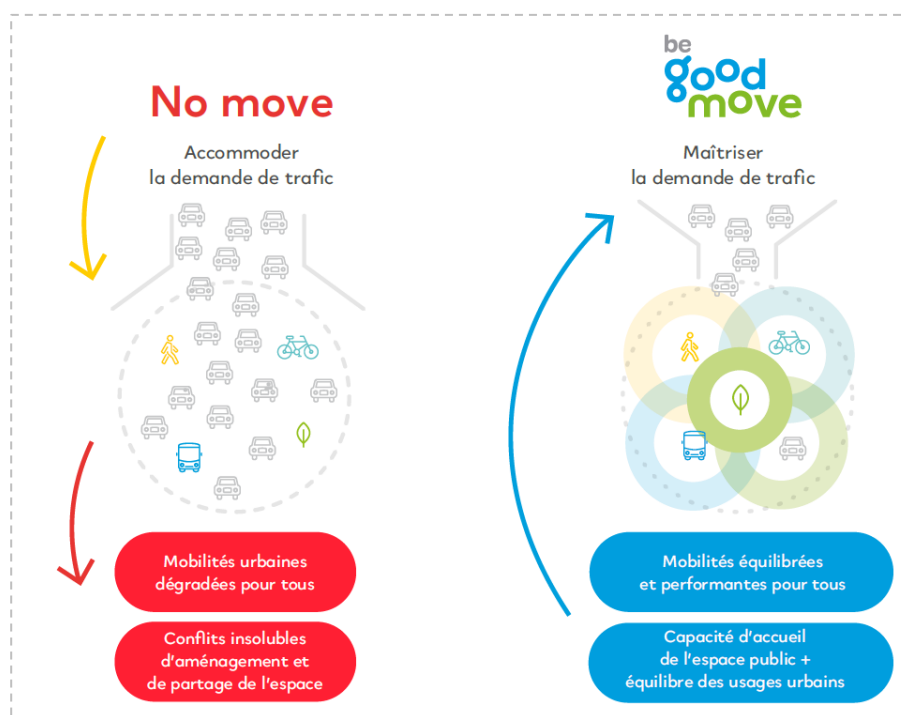
Pijler 4: Parkeerstrategie

Deze vierde en laatste pijler bepaalt de parkeerstrategie om deze aan te passen aan de mobiliteitsdoelstellingen en -behoeften, en om de parkeervraag op en buiten de openbare weg beter te oriënteren, waarbij ook deze evolutie begeleid wordt in de richting van gedeelde mobiliteit, actieve mobiliteit, micromobiliteit enz.

2 DOELSTELLING 1: GOEDE NETWERKPRESTATIES GARANDEREN VOOR ALLE VERVOERSWIJZEN

PIJLER 1: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE

2.1 DEFINITIE EN DOEL (HERHALING)



Afbeelding 1 - Principe van de multimodale wegenspecialisatie en de wijkbescherming

Bron: Gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move"

- Goed gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken waarborgen

De "Mobility Vision" van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move is dus gebaseerd op 6 ambities, waaronder het garanderen van goed ontwikkelde, gestructureerde, leesbare en efficiënte vervoersnetwerken. Het doel is daarom om ze te optimaliseren om efficiënte en kwalitatieve diensten en verplaatsingen te garanderen.

- De multimodale wegenspecialisatie verfijnen

Dit luik is bedoeld om de multimodale specialisatie van alle wegen op het gemeentelijk grondgebied te verfijnen, in het licht van de specialisatie die reeds is voorgesteld in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move en de waarnemingen gedaan in fase 1 van de diagnose (samenhang van de netwerken, "grijze zones" enz.), met name om rekening te houden met de specifieke kenmerken van Ukkel.

- Werkingsomstandigheden van de netwerken definiëren

Er zal informatie worden verstrekt over de optimale werkingsomstandigheden van de structurerende netwerken (PLUS en COMFORT).

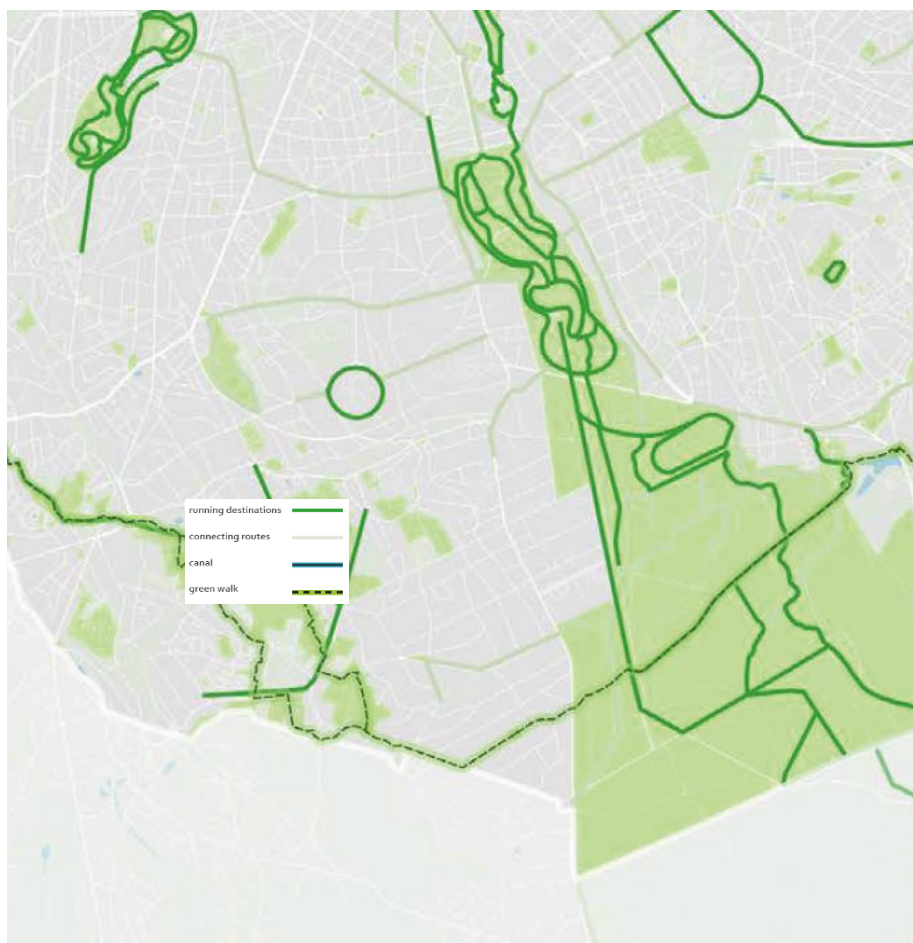
2.2 NETWERKHIËRARCHISERING

2.2.1 VOETGANGERSNETWERK: VAN UKKEL EEN IDEALE STAD MAKEN OM TE WANDELEN

Meerdere delen van het netwerk voetgangers-WIJK opschalen naar voetgangers-COMFORT voor een betere coherentie

Om meer samenhang in deze hiërarchie te brengen en van Ukkel een ideale stad te maken om te wandelen, worden hier verschillende aanpassingen voorgesteld. Deze aanpassingen zijn het resultaat van een analyse met meerdere criteria:

- **Het groene netwerk van de gemeente Ukkel:** Ukkel heeft immers heel wat groene ruimtes en profiteert bovendien van de aanwezigheid van de Groene Wandeling en de nabijheid van het Terkamerenbos en het Zoniënwoud. Deze natuurruimtes zijn een kwaliteit die sterk door de Ukkelse burgers wordt gewaardeerd, zoals blijkt uit hun bijdragen tijdens de deelnameworkshops. Daarom zijn de vele mogelijke voetgangersverbindingen tussen deze groene ruimtes het onderwerp geweest van een diepgaande analyse. Die analyse was ook gebaseerd op de "Be Running"-studie uitgevoerd in september 2020 door Perspective.brussels, om het hardlopen in Brussel te promoten dankzij de ontwikkeling van een "*ruimtelijke visie voor recreatieve stappers en lopers*". Zo benadrukken de looproutes die het meest worden gebruikt door de Brusselse joggers (zie Afbeeldingen 2 hieronder – "running destinations") de voetgangersverbindingen tussen deze parken.



Afbeeldingen 2 - Loopbestemmingen op basis van Endomondo-gegevens

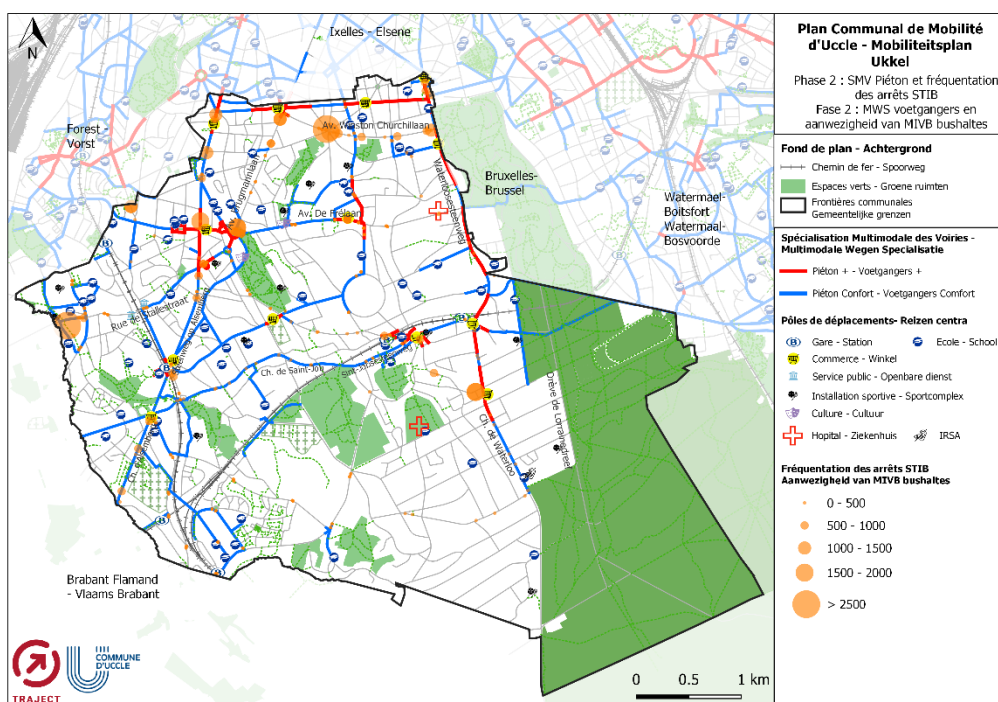
Bron: Studie "Be Running", 2020



Afbeelding 3 - Een van de 13 stedelijke verbindingen voorgesteld voor de "ideale kaart" van de trajecten tussen de Brusselse groene ruimtes

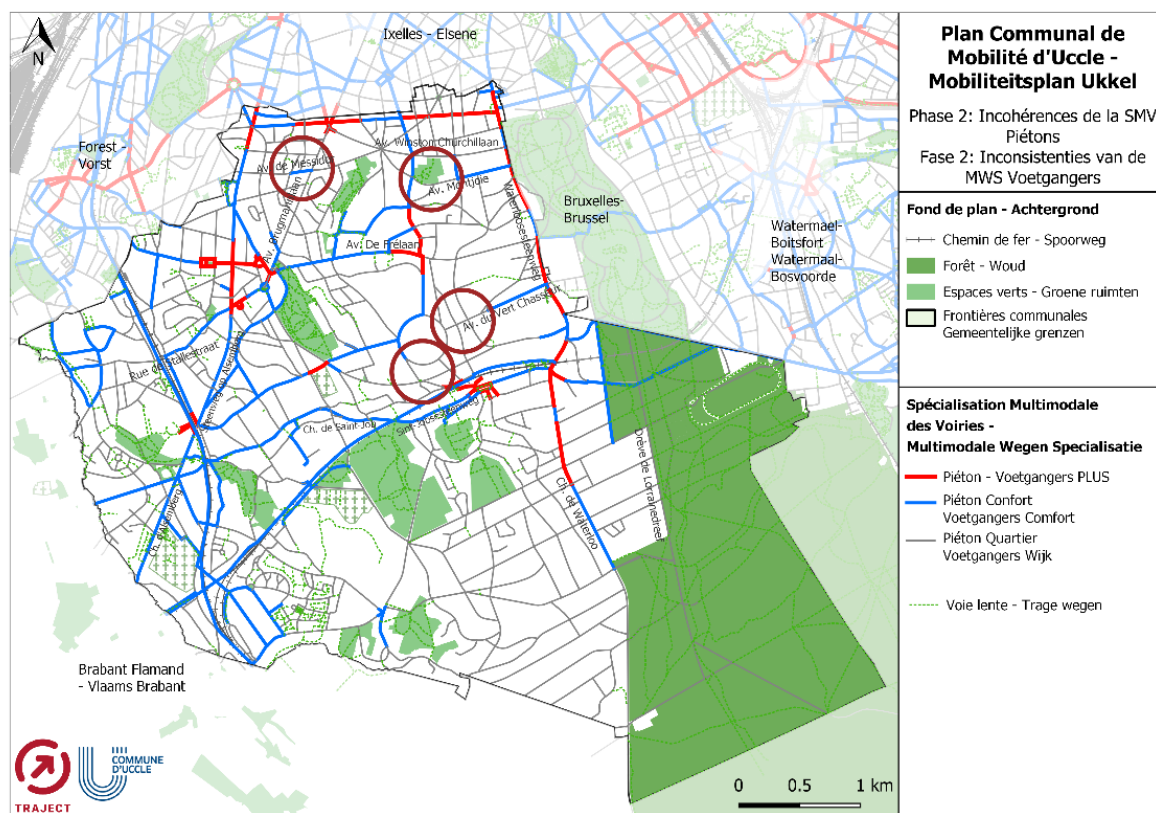
Bron: Studie Be Running, 2020

- **De aanwezigheid van verplaatsingspolen:** de verplaatsingspolen werden geanalyseerd. De analyse was op twee criteria gebaseerd: de locatie en het specialisatieniveau van de wegen die deze polen bedienen. Terwijl het WIJK-niveau het basisnetwerk is, moet het COMFORT-niveau dat netwerk aanvullen met kwalitatieve verbindingroutes en zo de bediening en verbinding garanderen van de verschillende polen die op een grondgebied aanwezig zijn. Als zodanig worden verschillende belangrijke verplaatsingspolen (school, sportuitrusting, enz.) alleen begrensd door assen van het niveau voetgangers-WIJK. Daarom wordt voorgesteld om die assen op te schalen naar gebruikers-COMFORT.
- **Openbaarvervoerhaltes:** de gebruiker van het openbaar vervoer is in de eerste plaats een voetganger en daarom is het essentieel om een goede voetgangerstoegankelijkheid voor structurerende haltes te garanderen. De belangrijkste MIVB-haltes werden geanalyseerd.



Afbeelding 4 - Lokalisatie en gebruik van de MIVB-haltes tegenover de MWS voetgangers

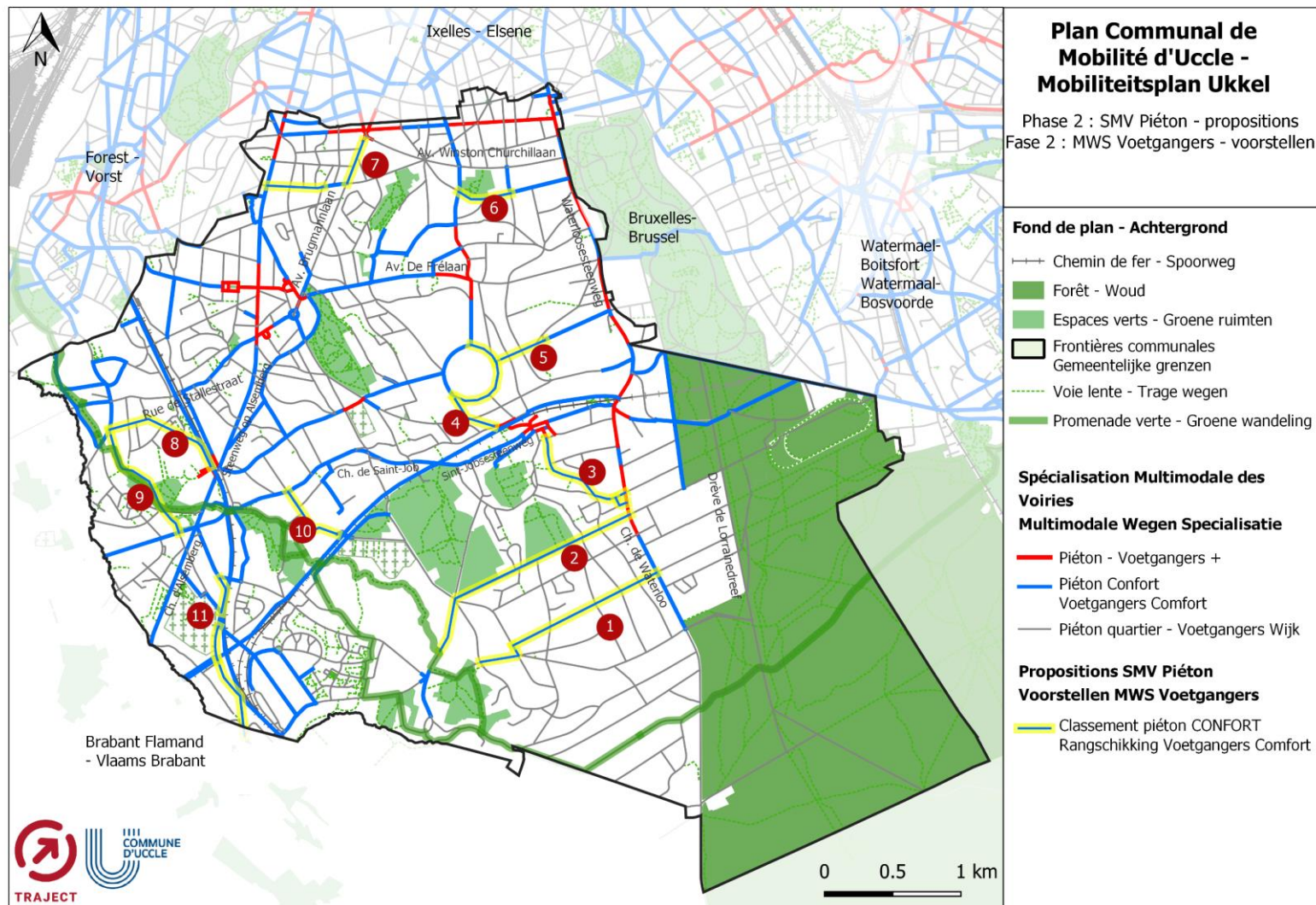
- **Inconsistenties in de bestaande voetgangersnetwerken PLUS en COMFORT:** op gemeentelijk niveau werd het voetgangersnetwerk vanuit een "as-perspectief" bekeken, wat bepaalde inconsistenties aan het licht bracht. Het gaat bijvoorbeeld om wegen op het niveau voetgangers-COMFORT onderbroken door een WIJK-netwerk, terwijl ze kunnen aansluiten op een andere COMFORT-as (Montjoielaan, bijvoorbeeld), ofwel om een afgesloten as van het niveau voetgangers-COMFORT op slechts een klein stuk van de weg (Messidorlaan).



Afbeelding 5 - Inconsistenties gevonden op de bestaande MWS voetgangers

- **Het bestaan van paden en steegjes:** zoals blijkt uit fase 1 van de Diagnose, bestrijkt een reeks paden en steegjes het Ukkelse grondgebied en bieden een extra vermazing die is beschermd tegen het verkeer van het wegennet. Deze maas draagt dus bij aan netwerk voetgangers-WIJK, maar was niet aangeduid op de samenvattende kaarten van de MWS-voetgangers in Ukkel. De aanwezigheid van deze paden is daarom geïntegreerd in de denkoefeningen met betrekking tot de voetgangers-MWS.
- **De omvorming van straten in woonzones/woonerven:** de gemeente Ukkel heeft in een principeakkoord besloten om geleidelijk een reeks straten om te vormen tot woonerven/woonzones. Deze inrichtingen zijn in overeenstemming met de bestaande MWS-hiërarchie, namelijk het niveau voetgangers-WIJK.

Om het voetgangersnetwerk op termijn coherenter en comfortabeler te maken, wordt hieronder **de opschaling van een reeks wegen van niveau voetgangers-WIJK naar voetgangers-COMFORT** voorgesteld.



Afbeelding 6 - Samenvatting van de voorgestelde aanpassingen van de MWS voetgangers

	Betrokken wegennet	Beschrijving	Motivering
1	Wilderoselaarslaan	Verbinding tussen Waterlooosesteenweg en Groene wandeling	Verbinding tussen groene ruimtes en bediening van de school Ecole Communale des Eglantiers en aanwezigheid van de Fond'Roy-kliniek
2	Jacques Pasturlaan	Verbinding tussen Waterlooosesteenweg, Kauwberg /Verrewinkelbos en de Groene wandeling	Verbinding tussen structurende groene ruimtes, bediening van de Fond'Roy-kliniek (en het kindercentrum Parhélie), verbinding met de handelszone Fort-Jaco (Delhaize)
3	Hamstraat - Oude Molenstraat - Carloodreef	Verbinding tussen de niveaus voetgangers-PLUS van de Waterlooosesteenweg en het Sint-Jobplein	Verbinding tussen de niveaus voetgangers-PLUS Bediening van de OV-haltes van tram 92: Alphonse XIII (>370 opstappende reizigers/WD) en Fort-Jaco (>1650 opstappende reizigers/WD)
4	Jean en Pierre Carsoellaan - Mercuriuslaan - Ringlaan	Verbinding van het netwerk voetgangers-PLUS en voetgangers-COMFORT	Verbinding met de Ringlaan, een met bomen omzoomde as die veel wordt gebruikt door hardlopers (Be Running-studie)
5	Groene Jagerslaan	Verlenging van de MWS COMFORT vanaf de Waterlooosesteenweg	Asperspectief Aanwezigheid van 2 scholen waaronder de Europese School, as die het Terkamerenbos en Wolvendaalpark verbindt, veel gebruikt door hardlopers - Be Running-studie.
6	Montjoielaan	Verlenging van het niveau voetgangers-COMFORT van de Waterlooosesteenweg naar de E. Cavellstraat niveau voetgangers-COMFORT	Verbinding met niveau voetgangers COMFORT, bediening van Montjoiemarkt, asperspectief
7	Messidorlaan	Verlenging van het niveau voetgangers-COMFORT naar de Alsebergsesteenweg	Aansluiting op het niveau voetgangers-COMFORT Aansluiting naar de OV-halte Roosendaal (700 opstappende reizigers/werkdag)
	Brugmannlaan	Verlenging van het niveau voetgangers-COMFORT naar Vanderkindere langs de Brugmannlaan	Verbinding tussen het niveau voetgangers-COMFORT en voetgangers-PLUS Verbinding naar OV-halte Messidor (450 opstappende reizigers/WD), Vanderkindere (1200 opstappende reizigers/WD).
8	Egide Van Ophemstraat	Verbinding tussen twee assen van niveau voetgangers-COMFORT	Bediening van scholen (Calevoet gemeenteschool, GO! middenschool en atheneum Kalevoet), verbinding tussen Calevoet-station en de handelszone van Stalle
9	Keyenbemptstraat	Verbinding tussen twee assen van niveau voetgangers-COMFORT	Toegang tot de groene wandeling, een route die veel wordt gebruikt door hardlopers - Be Running-studie
10	Papenkasteelstraat - Verrewinkelstraat	Verbinding tussen twee assen van niveau voetgangers-COMFORT	Bediening van het Lycée français, verbinding Sint-Jobsesteenweg naar Sauvagèrepark/Kauwberg.
11	Horzelstraat	Verbinding tussen de stations Linkebeek en Moensberg	Verbinding tussen de stations Linkebeek en Moensberg, twee belangrijke polen

Tabel 1 - Samenvatting van de voorgestelde aanpassingen van de MWS voetgangers

De **gevolgen van de statuswijzigingen van voetgangers-WIJK naar voetgangers-COMFORT** (met name wat betreft de te plannen inrichtingen) worden beschreven in hoofdstuk 2.3 Werkingsvoorwaarden van de netwerken.

2.2.2 FIETSNETWERK: STREVEN NAAR EEN HOGE FIETSBAARHEID VAN UKKELSE WEGEN

Enkele aanpassingen met betrekking tot het fietsnetwerk COMFORT

Nog steeds met het oog op de coherentie, maar ook om een comfortabele en veilige rit voor fietsers te garanderen, worden hier verschillende aanpassingen van de MWS-fietsers voorgesteld. Deze aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op de overgang van bepaalde stukken van het niveau fietsers-WIJK naar het niveau fietsers-COMFORT

Verschillende ondersteunende elementen hebben aldus bijgedragen tot deze verschillende voorstellen voor aanpassingen:

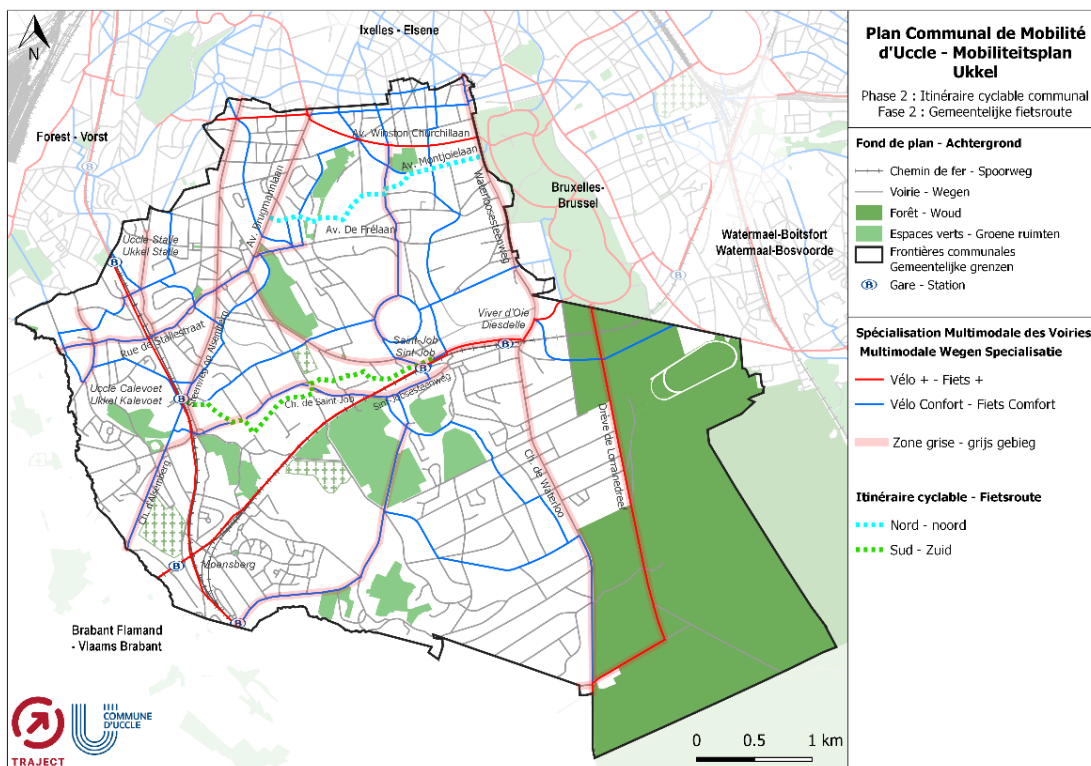
- **Gewestelijke Fietsroutes (GFR):** deze routes, ontworpen voor middellange tot lange fietstochten op gewestelijke schaal, zijn belangrijke assen voor de ontwikkeling van de utilitaire fietspraktijk. In dat opzicht moeten de gebruikte wegen aan het niveau fietsers-COMFORT voldoen.

Een aantal GFR's werd door het Gewest uitgestippeld (in kaart gebracht), maar heeft nog geen aangepaste inrichtingen of afbakening op het terrein. Na afloop van de vergunningsaanvraagprocedure van het Gewest voor de inrichting van deze routes werden verschillende wijzigingen aan het traject aangebracht, waardoor de MWS-fietsers moest worden bijgewerkt.



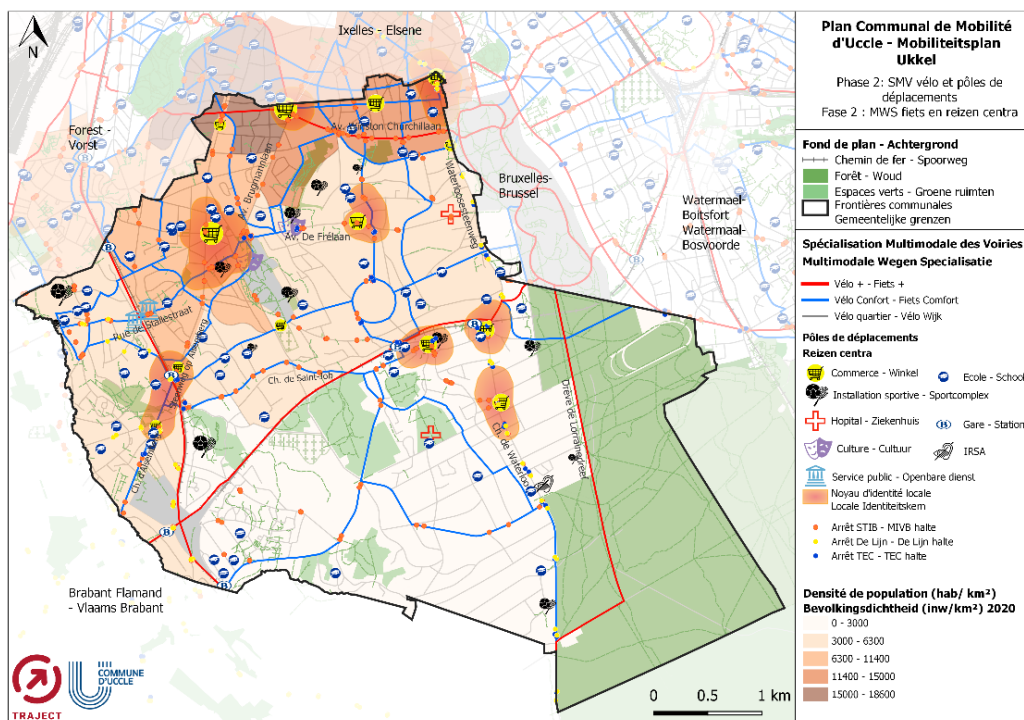
Afbeelding 7 - Lokalisatie van de wijzigingen tussen de oorspronkelijke GFR-trajecten en de vergunningsaanvraag

- **Gemeentelijke fietsroutes (GemFR):** in aanvulling op de GFR maken deze routes het mogelijk om voorzieningen en polen op gemeenteniveau te verbinden of om twee GRF's met elkaar te verbinden zoals GemFR Noord dat illustreert. Deze GemFR's ressorteren eerder onder het lokale wegennet en lopen langs secundaire of zelfs tertiaire assen. Afgezien van het feit dat er geen verplichting bestaat met betrekking tot indeling bij het fietsnetwerk-COMFORT, wordt hier voorgesteld om deze wegen op het niveau fietsers-WIJK te behouden (met uitzondering van het gedeelte in de Robert Jonesstraat/Brunardlaan om bijkomende redenen, zie hieronder).



Afbeelding 8 - Gemeentelijke fietsroutes

- **Verplaatsingspolen:** de MWS-hiërarchie fietsers werd ook parallel met de ligging van de verschillende verplaatsingspolen van de gemeente bestudeerd. Bijgevolg wordt een reeks assen van het niveau fietsers-WIJK voorgesteld voor een opschaling naar het niveau fietsers-PLUS (A. Lancasterlaan, R. Jonesstraat, Brunardlaan, H. Van Zuylenstraat, Drogenbossesteenweg, Waterlooossteenweg, Van Beverlaan, Eikenboslaan, Verrewinkelstraat, Engelandstraat, Gazellelaan, Kamerdelleslaan).



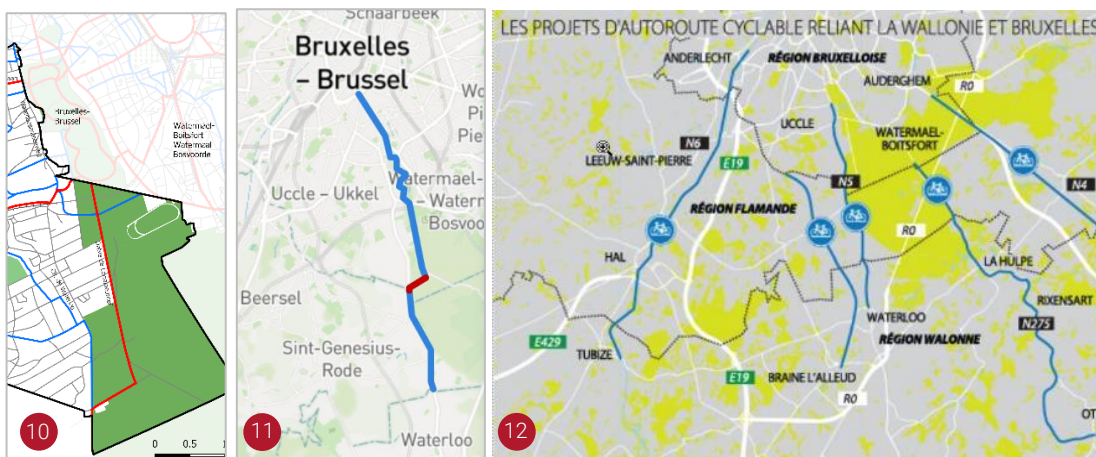
Afbeelding 9 - Lokalisatie van de verplaatsingspolen tegenover de MWS fiets

- **Knelpunten in het fietsnetwerk-PLUS:** deze analyseparameter was voornamelijk gericht op het oostelijke deel van de gemeente met enerzijds de assen Sint-Hubertusdreef - Lorrainedreef en anderzijds de Waterlooosesteenweg.

Zoals opgelegd in de bestaande hiërarchie van het gewestelijk mobiliteitsplan, zijn de assen Sint-Hubertusdreef - Lorrainedreef opgenomen in het niveau fiets-PLUS. Ze zijn dan ook in de eerste plaats bedoeld voor snelle fietsverbindingen op grootstedelijke schaal. Het lijkt er echter op dat deze twee assen niet voldoen aan de criteria voor een fietsniveau-PLUS. In de Lorrainedreef zien we inderdaad een smal fietspad dat met de voetgangers gedeeld wordt. In de Sint-Hubertusdreef zijn er geen fietsvoorzieningen.

Parallel daarmee moet de Waterlooosesteenweg, hoewel ook opgenomen in de "grijze zone van multimodale specialisatie", op termijn een functie als structurende fietsas kunnen garanderen, in overeenstemming met het project "Corridor vélo" van het Waalse Gewest.

Daaorm wordt hier een opschaling van de Waterlooosesteenweg naar het fietsniveau-COMFORT over het volledige tracé op het Ukkelse grondgebied voorgesteld.



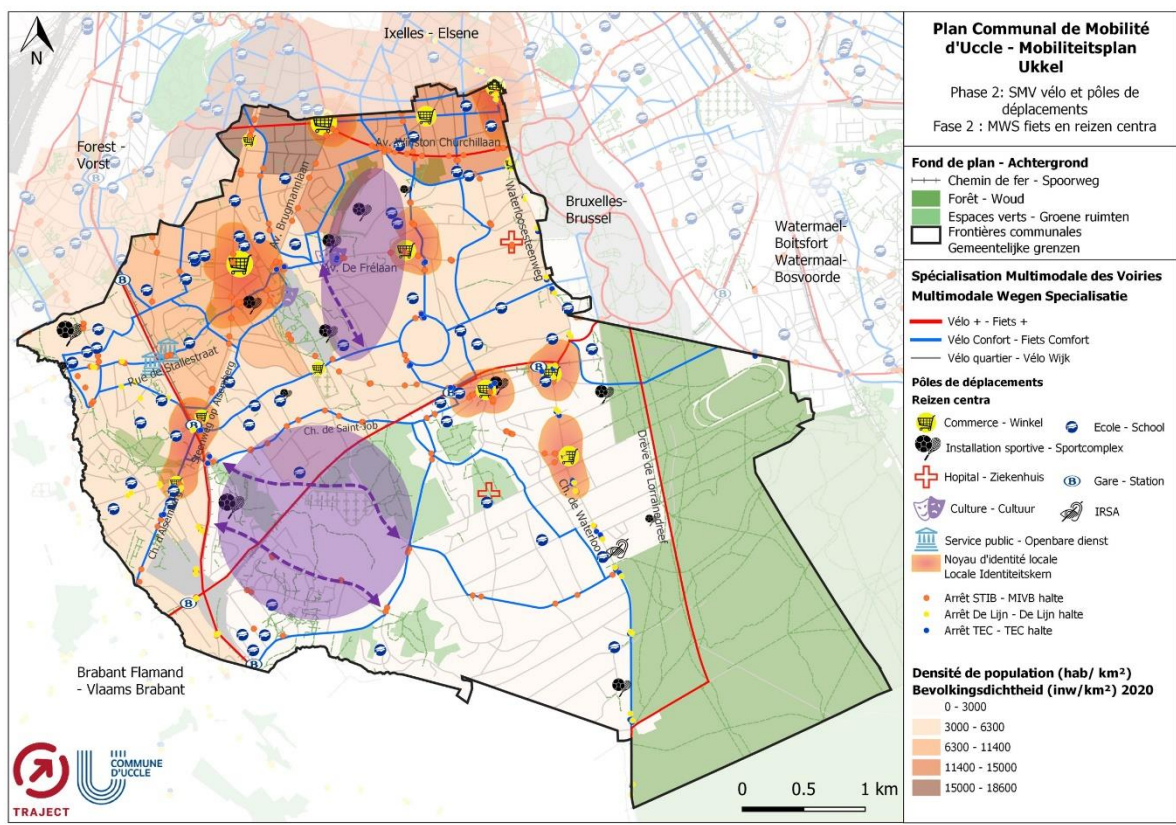
Afbeelding 10 - MWS-hiërarchie fiets Waterlooosesteenweg

Afbeelding 11 - Route van fietssnelweg C206 Waterloo > Brussel (in rood: niet-ingericht deel)¹

Afbeelding 12 - Locatie van het Waalse fietsautosnelwegproject (bron: La Libre.be)

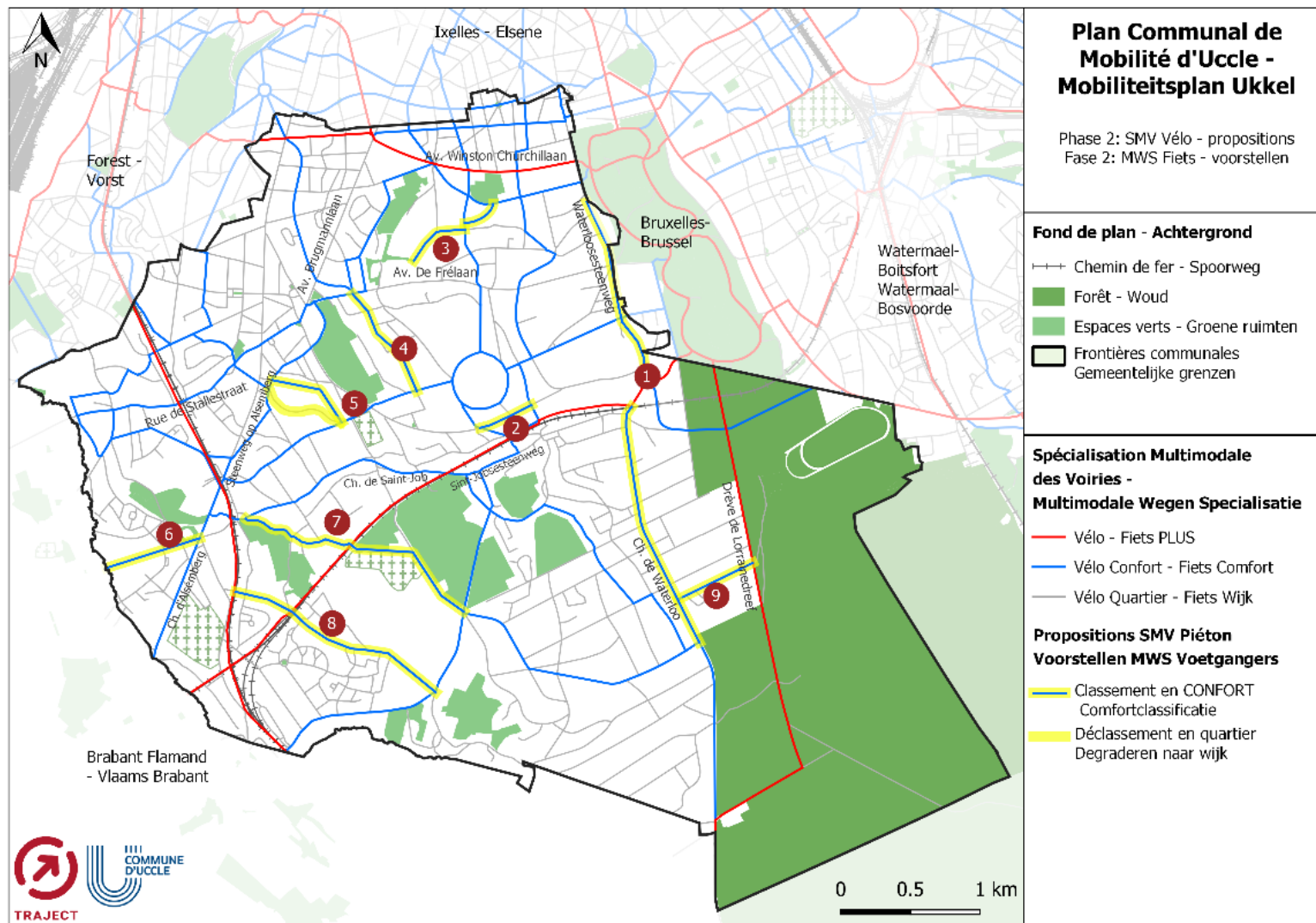
- De "witte zones" in fietsroutes: ten slotte werd een studie uitgevoerd van de "witte zones", de zones zonder fietsroute. Twee dergelijke zones werden geïdentificeerd: een in het zuiden, tussen de Sint-Jobsesteenweg en Dolezlaan, de andere in het noorden, tussen Churchill en de Sint-Jobsesteenweg.

¹ Bron: <https://fietssnelwegen.be/en/cyclotrades/C206#map>



Afbeelding 13 - "Witte zones" in fietsroutes geïdentificeerd in Ukkel

Om tot een betere coherentie van het fietsnetwerk te komen en de ontwikkeling van het fietsgebruik in Ukkel te ondersteunen, worden de volgende aanpassingen voorgesteld.



Afbeelding 14 - Samenvatting van de voorstellen geformuleerd voor de MWS-fiets

	Betrokken wegennet	MWS-hiërarchie	Beschrijving	Motivering
1	Waterloosesteenweg	WIJK > COMFORT	Opschaling van de hele Waterloosesteenweg op het Ukkelse grondgebied naar fiets- COMFORT	Ambitie om de Waterloosesteenweg uit te bouwen tot een sterke multimodaliteitsas (OV en fiets). Continuïteit met het Waalse fietscorridorproject langs de N5 Knelpunten in het fietsnetwerk-PLUS Lorrainedreef en Sint-Hubertusdreef
2	Albert Lancasterlaan	WIJK > COMFORT	Verbinding tussen twee fietsassen COMFORT (tussen Mercuriuslaan en Evenaarsstraat)	Coherentie met vergunningsaanvraag voor GFR C
3	Robert Jonesstraat/ Brunardlaan	WIJK > COMFORT	Verbinding tussen twee MWS's COMFORT tussen Churchill en Brugmannpark/ Brugmannlaan	Verbinding tussen Brugmannpark en structurerende assen Traject GemFR Noord
4	Kamerdellelaan	WIJK > COMFORT	Verbinding tussen twee MWS's COMFORT (de Frélaan en Dieweg)	Witte zone fietsroute Noord-zuidverbinding tussen De Fré en de Sint-Jobsesteenweg Verbinding tussen GFR 7 en GFR C (Dieweg)
5	H. Van Zuylenstraat	COMFORT > WIJK	Opschaling van GFR C H. Van Zuylenstraat i.p.v. Vanderaeystraat	Coherentie met vergunning voor GFR C
6	Drogenbossesteenweg	WIJK > COMFORT	Opschaling van de Drogenbosas op het Ukkelse deel naar fietsCOMFORT	Aanwezigheid van scholen Verbinding met de Alsembergsesteenweg en het station Calevoet Ingangspunt vanuit Drogenbos
7	Eikenboslaan - Verrewinkelstraat - Engelandstraat	WIJK > COMFORT	Opschaling van de as Eikenbos - Verrewinkel – Engeland naar fiets COMFORT	"Witte zone" in fietsroutes Verbinding met het Lycée Français Verbinding tussen MWS COMFORT (Prins van Oranjelaan), MWS PLUS (langs de spoorlijn) en MWS COMFORT Sint-Jobsesteenweg Brug Verrewinkelstraat krijgt binnenkort een fietsvoorziening (voetgangers- en fietsbrug) Verbinding tussen het fiets-GEN en station Calevoet
8	Engelandstraat – Gazellelaan - Vleeskersenstraat	WIJK > COMFORT	Opschaling van de as Engeland – Gazelle – Vleeskersen naar fiets- COMFORT	"Witte zone" in fietsroutes Bediening Homborch- en Kriekenputwijk

Tabel 2 - Samenvatting van voorstellen voor aanpassingen van de MWS-fietsers

Opgemerkt moet worden dat het College bij zijn beraadslaging van 15 maart 2022 heeft verzocht om ook **aandacht te besteden aan het creëren van een comfortabele noord-zuidfietsroute**. De **gevolgen van de statuswijzigingen van WIJK > COMFORT** (wat betreft de inrichtingen die met name voor fietsers gepland moeten worden) worden beschreven in hoofdstuk 2.3 Werkingsvoorwaarden van de netwerken.

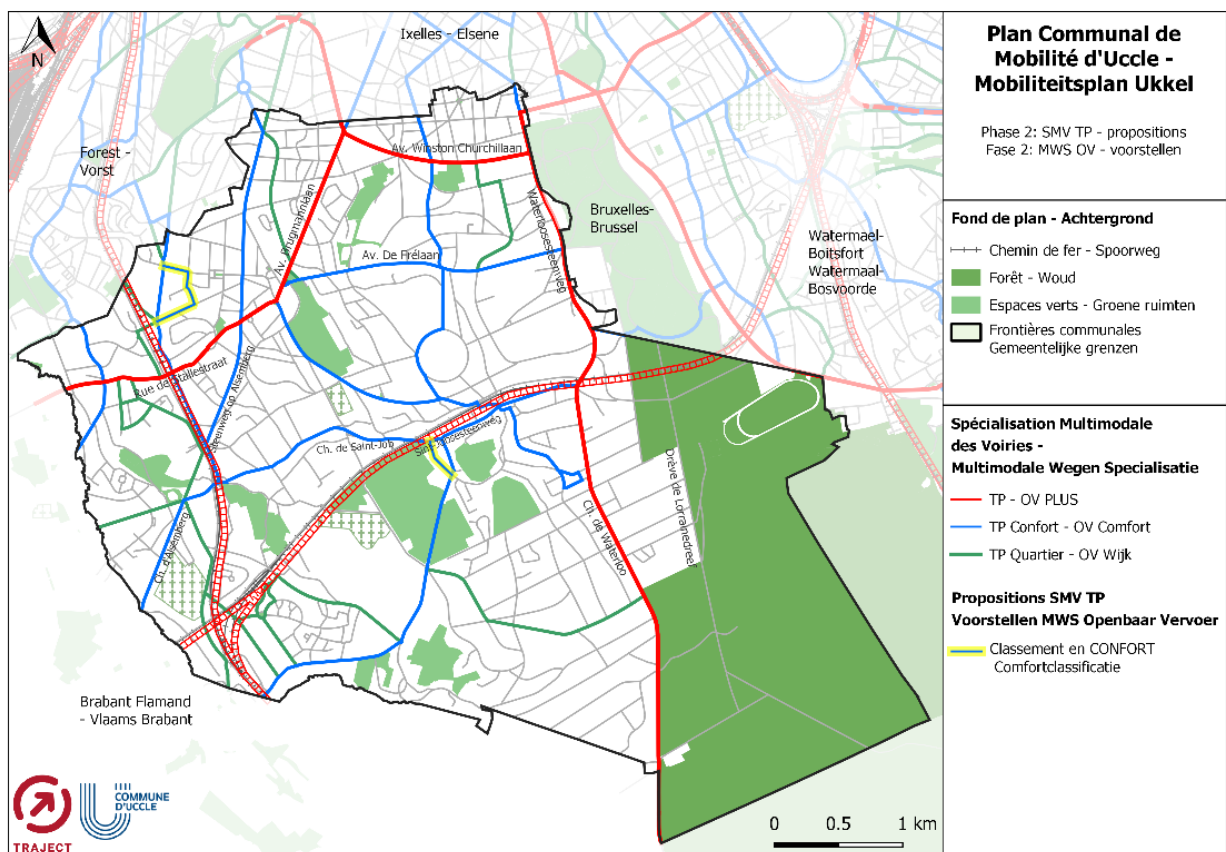
2.2.3 OPENBAARVERVOERNETWERK: VERBETERING VAN DE PRESTATIES, REGELMAAT EN VEILIGHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER IN UKKEL

Kleine aanpassingen voorgesteld voor het openbaarvervoernetwerk

De enige aanpassingen voorgesteld voor de specialisatie van het openbaarvervoernetwerk hebben betrekking op de eindlussen met eenrichtingsverkeer van de lijnen 48, 74 en 37 van de MIVB. Voor een grotere consistentie en uniformiteit van de MWS OV wordt een aanpassing van deze secties van OV-WIJK naar OV-COMFORT voorgesteld.

- Lijnen 48 en 74: deze hoogfrequente structurerende buslijnen worden ingezet op wegen die zijn ingedeeld bij het niveau OV-COMFORT. Alleen de lus langs de assen Decroly – Elzen – V. Allard bevindt zich op het niveau OV-WIJK. Daarom wordt een opschaling naar OV-COMFORT aanbevolen.
- Lijn 37: op dezelfde manier zal de lus in de Dolezlaan (niveau OV-WIJK) worden ingedeeld in niveau OV-COMFORT.

Tevens dient te worden opgemerkt dat de Drogenbossesteenweg werd geëvalueerd met betrekking tot het verkeer van de lijnen 154, 155 en 153 van De Lijn (lijn 153 is van niveau "Kernnet B", dit is een structurerend aanbod). Meer dan een opschaling van het niveau OV-WIJK naar OV-COMFORT, werd vooral prioriteit gevraagd bij de heraanleg van het kruispunt tussen de Alsebergsesteenweg en de Drogenbossesteenweg, dat een zwart punt vormt voor de doorstroming van de bussen van De Lijn.



Afbeelding 15 - Samenvatting van de voorstellen voor de MWS openbaar vervoer

2.2.4 AUTONETWERK: DE COHERENTIE VAN HET AUTONETWERK VERZEKEREN

In dit stadium zijn er geen aanpassingen ...

Voor de MWS auto zijn er geen aanpassingen in dit stadium van de studie, wegens het ontbreken van mogelijke wijzigingen met betrekking tot de hiërarchie ervan.

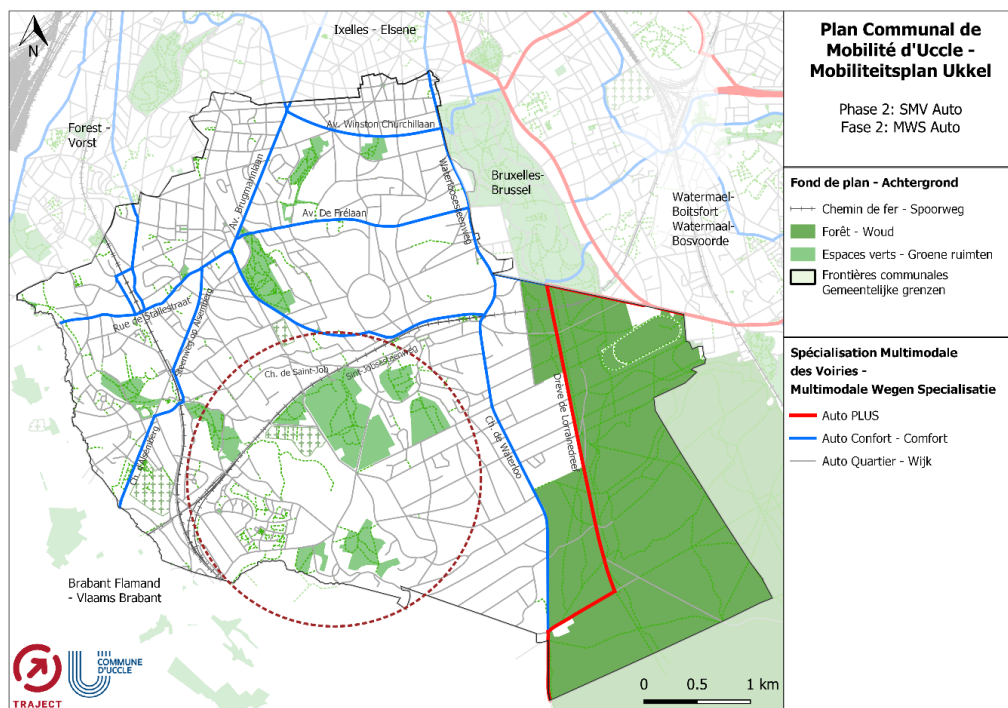
... wel aandachtspunten op het wegennet in het zuidelijke deel van de gemeente

Het Ukkelse gemeentelijke wegennet heeft een aantal bijzonderheden, met name op het zuidelijke deel van het grondgebied, tussen de niveaus Auto-COMFORT van de Waterloo- en Alsebergsesteenweg en de Wolvendaal- en Jean en Pierre Carsoellaan. Hun afgelegen ligging in combinatie met hun toch al hoge verkeersdruk (wat ook leidt tot "vermijdingseffecten") verhindert dat ze hun rol in deze zone van het grondgebied kunnen vervullen, en maakt dat deze functie als gewestelijke doorgaande as wordt overgedragen naar de Godshuizenlaan, Dolezlaan en Prins van Oranjelaan. Bovendien onderscheiden die lanen zich door hun snelheidsbeperking: in feite zijn het zeer zeldzame uitzonderingen op gewestelijke schaal van de voertuigenassen-WIJK die nog gedeeltelijk tot 50 km/u beperkt zijn.

Opgemerkt moet worden dat het College onlangs heeft besloten dat het gedeelte van de Godshuizenlaan gelegen tussen Meelbessen- en Homborchveldlaan, waar momenteel 2 scholen gelegen zijn, naar 30 km/u moet worden omgezet.

Als een evolutie van de MWS-auto in dit stadium niet mogelijk is, moeten daarom aanvullende studies worden uitgevoerd om:

- zo nodig de bestaande de facto "problematische" hiërarchie opnieuw te beoordelen;
- en/of maatregelen voor te stellen die het mogelijk maken om de beoogde hiërarchie functioneel te waarborgen.



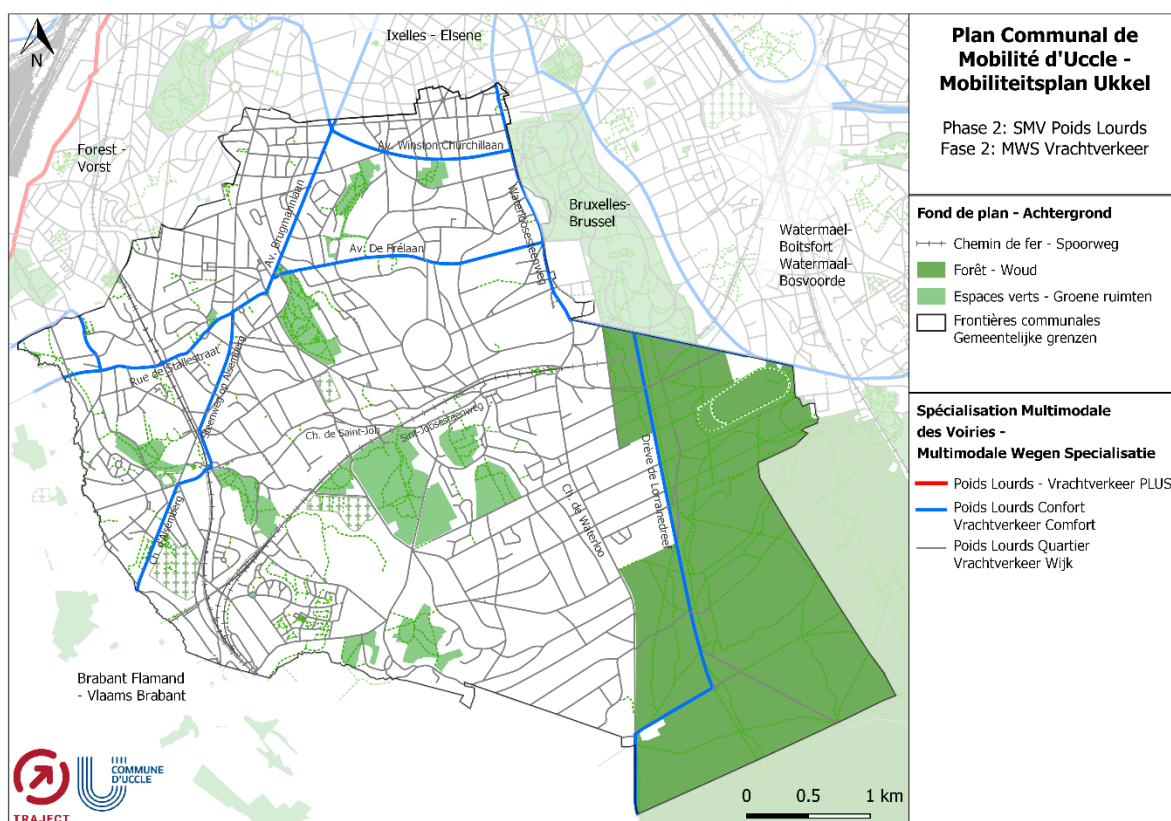
Afbeelding 16 - MWS auto en belang van de hiërarchische reorganisatie ervan in het zuiden van Ukkel

2.2.5 VRACHTVERKEERNETWERK: HET VERKEER VAN VRACHTWAGENS IN UKKEL MOGELIJK MAKEN

Geen aanpassing nodig voor het vrachtverkeernetwerk

Voor het vrachtverkeernetwerk wordt geen enkele aanpassing voorgesteld.

Om de doelstellingen van het GMP Good Move te bereiken, zal echter bijzondere aandacht worden besteed aan de juiste afweging van de spoorbreedte en het invoegen van vrachtvoertuigen langs de vrachtverkeerassen-COMFORT, problemen die vooral aanwezig zijn bij tramhaltes (centrale ligging). Zo zijn in het zuiden de Waterlooosesteenweg en Dieweg het onderwerp van dergelijke problemen.



Afbeelding 17 - Ongewijzigde multimodale specialisatie vrachtverkeer

2.3 WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETWERKEN

2.3.1 INLEIDING

De belangrijkste oriëntaties geformuleerd in het GMP

Het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move bevat een reeks richtsnoeren voor de algemene en optimale werking van verplaatsingsnetwerken, waarop ook de doelstellingen van dit gemeentelijke mobiliteitsplan betrekking hebben, rekening houdend met de specifieke kenmerken van Ukkel.

2.3.2 VOETGANGERSNETWERK

Het GMP formuleert gewestelijke ambities op het gebied van het voetgangersnetwerk en geeft een reeks prestatiecriteria aan op basis van de begrippen **toegankelijkheid, comfort en veiligheid** van voetgangers.

Vanuit een regelgevend oogpunt stelt het GMP: "*de PLUS- en COMFORT-wegen [van het voetgangersnetwerk] vereisen een hoogwaardig ontwerp op basis van de volgende criteria qua gebruikskwaliteit: afmetingen aangepast aan het volume voetgangers, zonder omwegen, vlak en comfortabel, met een correcte grip zonder dwarshelling*".

In samenwerking met de gemeente heeft het Gewest daarom een aantal wegen geselecteerd die bedoeld zijn om een voetgangersniveau PLUS in Ukkel te garanderen; deze selectie is gekoppeld aan de bediening van lokale identiteitskernen, grote voorzieningen en andere verplaatsingspolen die ze verzekeren (zie Afbeelding 6 ter herinnering).

In Ukkel openbare ruimtes ontwikkelen van hoogwaardige kwaliteit en gebruikersvriendelijk dankzij hun gebruikscomfort

Naast de basiscriteria van het Gewest, streeft dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan naar hoogwaardige openbare ruimtes, aangenaam om te leven dankzij hun gebruiksgemak. Voor het **voetgangersnetwerk PLUS** moet daarom bijzondere aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de trottoirs, maar ook aan de ruimtes die bestemd zijn voor voetgangers (grootte, gezelligheid, vlakheid, belevingswaarde).

Hiervoor zouden verschillende instrumenten kunnen worden ingezet: realisatie van plaatselijke voetgangerszones of woonerven. Het concept 'belevingswaarde' verwijst in het bijzonder naar de landschapskwaliteit van de inrichting met de aanwezigheid van vegetatie, maar ook de aandacht voor de behoeften van alle gebruikers, zoals de aanwezigheid van verlichting, openbare toiletten of banken. Aanbevelingen door de Ukkelse Adviesraad voor Senioren Zo ondergaat het Sint-Jobplein, dat deel uitmaakt van het voetgangersnetwerk PLUS, momenteel een herinrichtingsproces om aan de eisen van een dergelijk niveau te voldoen.

Wat betreft het **voetgangersniveau-COMFORT**, zal het noodzakelijk zijn om geleidelijk de toegankelijkheid van alle trottoirs en voetpaden te waarborgen, op basis van de belangrijkste kwaliteitscriteria van de verhardingen en de continuïteit. Deze "verbindingroutes", een concept dat aanvankelijk werd geïntroduceerd door het Toegankelijkheidsplan voor de wegen en openbare ruimte (PAVE), zijn bedoeld om de verbinding van het netwerk te voltooiën en de bediening van de verschillende polen te waarborgen. Ze moeten dus voldoen aan bepaalde eisen inzake **bestratingskwaliteit, continuïteit en veiligheid**. De aanleg van doorgaande trottoirs is een goed voorbeeld van de ontwikkeling die langs deze wegen moet worden ontwikkeld.

Ten slotte moet het **voetgangersniveau-WIJK**, dat voornamelijk is toegewezen aan woonwijken uit de buurt van druk voetgangersverkeer, zoveel mogelijk aan alle bovengenoemde criteria voldoen, in de mate waarin stappen universeel is en een basisverplaatsingswijze vormt voor elk individu.

Als de breedte van de trottoirs bijvoorbeeld niet kan worden gegarandeerd, in overeenstemming met het STOP-principe, moeten andere voorzieningen worden aangelegd om een minimumniveau van comfort en veiligheid voor voetgangers te waarborgen. Een reorganisatie van de verkeersruimten en van het aandeel van de openbare ruimte dat aan elke vervoerswijze is toegewezen, kan worden overwogen, met name door het creëren van woonerven of vlakke inrichtingen waar voetgangers voorrang krijgen, zoals hierna geïllustreerd



Afbeelding 18 - Vissersstraat heraangelegd als woonzone

2.3.3 FIETSNETWERK

Het doel van de GMP is om uiteindelijk een netwerk van wegen aan te kunnen bieden die grotendeels met de fiets berijdbaar zijn en *“overall standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het type straat en het verkeersvolume”*.



Met betrekking tot wegen van niveau **fiets-PLUS en fiets-COMFORT** worden hoge inrichtings- en beheernormen verwacht, door rekening te houden met 5 criteria: consistentie, snelheid (rechtstreekse route), veiligheid, comfort en plezier. Deze routes *“bieden de fiets een concurrentievoordeel en vergemakkelijken de keuze van de route (Way-finding)”*.

Gelijktijdig met deze hoofdrichtlijnen is door Brussel Mobiliteit een gids over fietsinrichtingen ontwikkeld die is aangepast aan de Brusselse context. Deze tool geeft informatie over het preferente type van fietsinrichting op basis van het naast elkaar bestaan van fietsroutes met motorvoertuigenverkeer. Het zal daarom dienen als basis voor denkoefeningen over de ontwikkeling van het fietsnetwerk op het Ukkelse grondgebied. Ook wordt rekening gehouden met de aanbevolen standaardafmetingen van de gescheiden fietsvoorzieningen:

- “Voor een eenrichtingsinrichting: 1,80 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 2,5 meter op de PLUS-routes”
- “Voor een tweerichtingsinrichting: 3 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 4 meter op de PLUS-routes”.

De standaardbreedte van gemarkeerde fietsinfrastructuur bedraagt 1,30 meter exclusief buffer en goten.

Hieronder een fragment uit de gids “De juiste fietsinrichting op de juiste plaats” van Brussel Mobiliteit.

 		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
		Auto PLUS	Aménagement cyclable séparé ¹ ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹	Aménagement cyclable séparé ² ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹ ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) ⁴	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ ±200 véh/HP/sens	Rue cyclable ³	Partage de la voirie ³ ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre	

¹ largeur : 2,50m

² largeur : 1,80 m (cf. p.19)

³ Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m.

⁴ une réduction de la vitesse à 30km/h est dans ce cas souhaitable

Afbeelding 19 - Besluitvormingsraster over inrichtingen voor fiets- en autonetwerken

Bron: Gids "De juiste fietsinrichting op de juiste plaats" - Brussel Mobiliteit, 2021

Momenteel voldoen de netwerken fiets-PLUS en fiets-COMFORT van de gemeente Ukkel niet aan de gestelde normen. Toch bieden de plannen voor een toekomstig fiets-GEN langs de spoorwegen een reële kans voor de ontwikkeling van een fietsnetwerk van het niveau-PLUS.

Bijzonderheden van het Ukkelse fietsnetwerk

De gemeente telt op haar grondgebied een reeks assen met specifieke profielen: specifieke kenmerken die niet binnen het bovenstaande besluitvormingsraster vallen en daarom het onderwerp moeten zijn van meer diepgaande denkoefeningen.

Het betreft meer in het bijzonder:

- assen van het niveau auto-WIJK met toch veel verkeer, hoger dan de normen van +/- 200 voertuigen/spitsuren/richting waarvoor bij het uitblijven van een daling van het verkeersniveau een aparte indeling dient te worden overwogen;

Dit scenario wordt met name geïllustreerd in de Waterloosesteenweg, waarvoor, met betrekking tot het beschikbare weggebied, keuzes moeten worden gemaakt: behoud van parkeerplaatsen, het reorganiseren van rijstroken (invoegen van een busstrook + fiets), enz.

- Assen met een niveau fiets-COMFORT en OV-COMFORT met een gemengde bedding gedeeld door trams, fietsen (fietsuggestiestrook tussen de sporen) en het tamelijk drukke autoverkeer, d.w.z. waar de verschillende vervoerswijzen met elkaar in conflict komen ...

2.3.4 OPENBAARVERVOERNETWERK

Zoals vermeld in het GMP: "De **OV PLUS-assen** laten langaafstandverplaatsingen toe tussen de bestaande en in ontwikkeling zijnde grote polen op grootstedelijke schaal, met aantrekkelijke trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit".

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan beveelt daarom de ontwikkeling aan van een PLUS-netwerk met eigen bedding waar mogelijk, met een minimum aan tijdverlies bij het oversteken van het kruispunt. Een reeks van dergelijke ontwikkelingen bestaat reeds op het openbaarvervoernetwerk van Ukkel, met meer bepaald de lijnen 3 en 4.

Met betrekking tot het **OV COMFORT**- netwerk geeft het Good Move plan aan dat de uitdaging meer ligt in de regelmatigheid van de transportlijnen (betrouwbaarheid en respect voor uurregelingen in het bijzonder). Het doel van dit GemMP is dus om de zwarte punten in termen van regelmaat geïdentificeerd in de diagnosefase (kruispunt Stalle/Neerstalle, gedeelte van TerHulpsessesteenweg gebruikt door lijn 41, kruispunt Drogenbosse-/Alsembergsesteenweg enz.) zoveel mogelijk te elimineren. Het kan gaan om de ontwikkeling voor het openbaar vervoer van ruimtelijke voorrang (busstroken) en/of tijdelijke voorrang (verkeerslichtenbeheer).

Zoals eerder vermeld, moet er toegezien worden op de correcte ontwikkeling van het OV COMFORT-netwerk zonder het fietsnetwerk-COMFORT in gevaar te brengen.

2.3.5 AUTONETWERK

Het GMP legt ook een hiërarchie van het wegennet vast, met:

- wegen van het niveau auto-PLUS, met inbegrip van de Ring en de grootstedelijke assen, bedoeld om verkeersstromen te beheren om de toegang tot de grote functies van het Gewest te garanderen
- wegen auto-COMFORT, in aanvulling op de vermazing van het netwerk-PLUS, die het doorgaande verkeer tussen wijken en gemeentes in het Gewest kunnen opvangen (door het verkeersverspreidingseffect binnen de wijken te beperken);
- wegen auto-WIJK waar het autoverkeer is voorbehouden voor de plaatselijke bediening, tegen een beperkte snelheid.

De ambitie van het GemMP is dus om de goede werking van alle wegen te waarborgen, in overeenstemming met het MWS-niveau dat aan hen is toegewezen.

Zoals vermeld in fase 1 van de studie, heeft het wegennet van de gemeente Ukkel een bijzonder profiel in die zin dat ze in feite een toegangspoort tot het Brusselse Gewest is. Zo krijgt ze een sterk doorgaand verkeer te verwerken, meer bepaald op de volledige zuidelijke kroon (Stallestraat, Alsembergse-, Drogenbosse- of Waterloosesteenweg ...). Deze bijzonderheid impliceert dan ook de uitvoering van een geheel van maatregelen, zowel op gemeentelijk als bovengemeentelijk niveau (in overleg met de naburige gemeenten, Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en het federale niveau).

Modale filters en afsluitingen stroomopwaarts van de ingang van Ukkel moeten worden geëvalueerd, parallel met en in aanvulling op strategieën om het doorgaande verkeer te verminderen en de woonwijken van de gemeente te verlichten en om de door het GMP beoogde modal shift aan te moedigen: overstap naar het openbaar vervoer, spoor, autodelen en carpoolen, ontwikkeling van overstapknopen enz.

2.3.6 VRACHTVERKEERNETWERK

Wat betreft **het structurerende vrachtverkeernetwerk**, zal het erom gaan een breedte aan te bieden die is aangepast aan hun verkeer, evenals een geometrie die hen in staat stelt gemakkelijk te draaien. Het GMP stelt: *"Voor stedelijke leveringen houdt de aanleg van de vrachtverkeer PLUS- en de Vrachtverkeer COMFORT-netwerken het goederenverkeer op geschikte wegen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming of bij de overslag naar andere voertuigen/modi.*

Momenteel voldoet het Ukkelse netwerk niet overal aan dit verkeerscomfort, met name vanwege de MWS-hiërarchie die is toegewezen aan het niveau van het vrachtverkeernetwerk-WIJK dat veel zware vrachtvoertuigen verwerkt, maar waarvan de smalle afmetingen soms verhinderen dat voertuigen elkaar in beide richtingen kunnen kruisen (bijvoorbeeld Dieweg).

De kwestie van het parkeren van bestelwagens en vrachtwagens in Ukkel wordt behandeld in de volgende hoofdstukken.

2.3.7 WANNEER KEUZES NODIG ZIJN

2.3.7.1 ALGEMENE VISIE

De breedte van de wegen maakt het niet altijd mogelijk om te voldoen aan het prestatieniveau dat van multimodale hiërarchisering wordt verwacht. Het zal dan nodig zijn om keuzes te maken tijdens het heraanlegproject van deze assen.

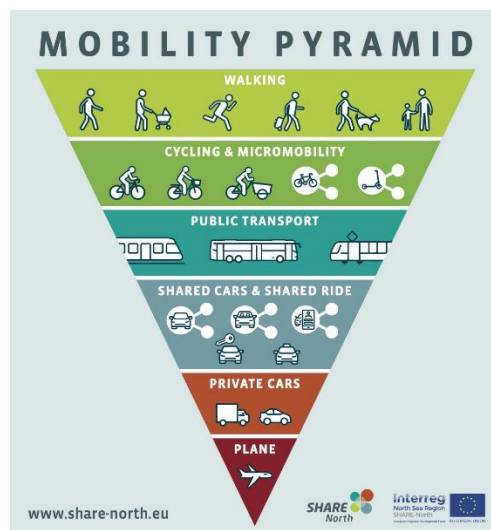
Hierbij moeten de volgende principes worden gehanteerd, die zijn opgenomen in het Good Move Plan:

- Ten eerste, de hiërarchie van de verschillende netwerken

De prioriteit gaat naar het netwerk van het niveau PLUS, daarna COMFORT en vervolgens WIJK

- Vervolgens het STOP-principe

De verbetering van de netwerken en de herinrichting van de openbare ruimte moeten prioriteit geven aan de voetgangers, de fietsers, de gebruikers van het openbaar vervoer en dan pas het autoverkeer (en vrachtverkeer).



Afbeelding20: STOP-principe

- Parkeren als hefboom

Zoals aangegeven in fase 1, zijn sommige wegen voldoende breed, maar de realisatie van efficiënte netwerken voor alle modi vereist het maken van keuzes in het gebruik van de openbare ruimte. Het zal dus nodig zijn de mogelijkheid te bestuderen om lineair parkeren te schrappen of te kiezen voor de implementatie van eenrichtingsverkeer. Er zal rekening worden gehouden met de parkeerdruk waaraan deze zones kunnen worden blootgesteld, evenals met het profiel van de gebruikers (zie pijler 4).

2.3.7.2 BIJZONDERE GEVALLEN: DE "GRIJZE ZONES"

De grijze zones komen, zoals gezegd, overeen met delen van de rijweg die verschillende netwerken van niveau **COMFORT en/of PLUS** combineren, maar te smal zijn om een toereikende werking mogelijk te maken.

Als zodanig werd in de diagnosefase al een inventaris opgemaakt van een reeks grijze zones (Lorrainedreef, Brugmannlaan, Alsebergsesteenweg, Sint-Jobsesteenweg enz.). Die grijze zones worden soms versterkt door de evolutie van de hierboven voorgestelde verwachte hiërarchische niveaus voor voetgangers- en fietsersverkeer (zoals de Waterloo-sesteenweg).

Na analyse leidt dit ontwikkelingsvoorstel **niet tot het ontstaan van nieuwe "grijze zones van multimodale specialisatie"**. De wijzigingen hebben immers alleen betrekking op de voetgangers- en fietsniveaus, prestaties die kunnen worden bereikt met het bestaande ruimtelijke weggebied (maar met een controle van de autoverkeerniveaus voor sommige wegen).

Voor de grijze zones die in Ukkel zijn geïdentificeerd, zal fase 3 zich richten op het definiëren van inrichtingsaanbevelingen om prioritaire kwesties aan te pakken

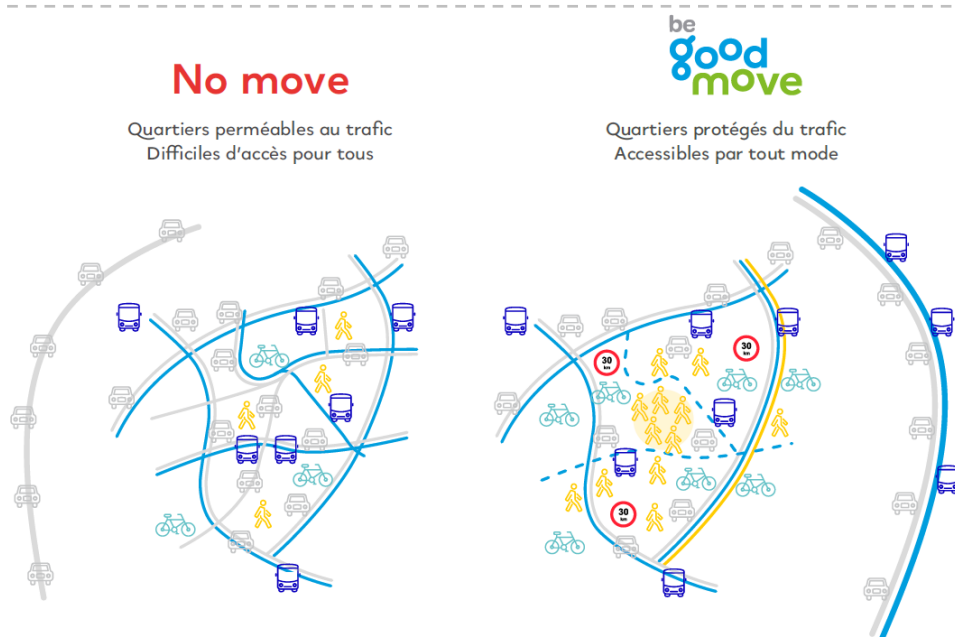
2.3.7.3 DE KRUISPUNTEN

Naast de noodzaak om bepaalde assen /grijze zones opnieuw aan te leggen, zoals hierboven reeds vermeld, zal speciale aandacht moeten worden besteed aan kruispunten, aangezien dit ook belangrijke elementen zijn op netwerkniveau. Het gaat er dan om deze voor alle vervoerswijzen efficiënt te maken, via verbeterde / beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en/of een toegenomen voorrang voor het openbaar vervoer.

3 DOELSTELLING 2: DE LEVENSKWALITEIT IN DE UKKELSE WIJKEN VERBETEREN

PIJLER 2: STRATEGIE VOOR AUTOLUWERE MAZEN

3.1.1 DEFINITIE EN DOEL (HERHALING)



Afbeelding 21 - Concept van voor het autoluw maken van de mazen van doorgaand verkeer

Bron: Good Move Gewestelijk Mobiliteitsplan

Het GMP definieert een maas als "een perimeter waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden. De afbakening van de mazen is gebaseerd op de wegen Auto PLUS en Auto COMFORT van het Autonetwerk. Deze mazen hebben een diameter van 1 km tot 2,5 km.

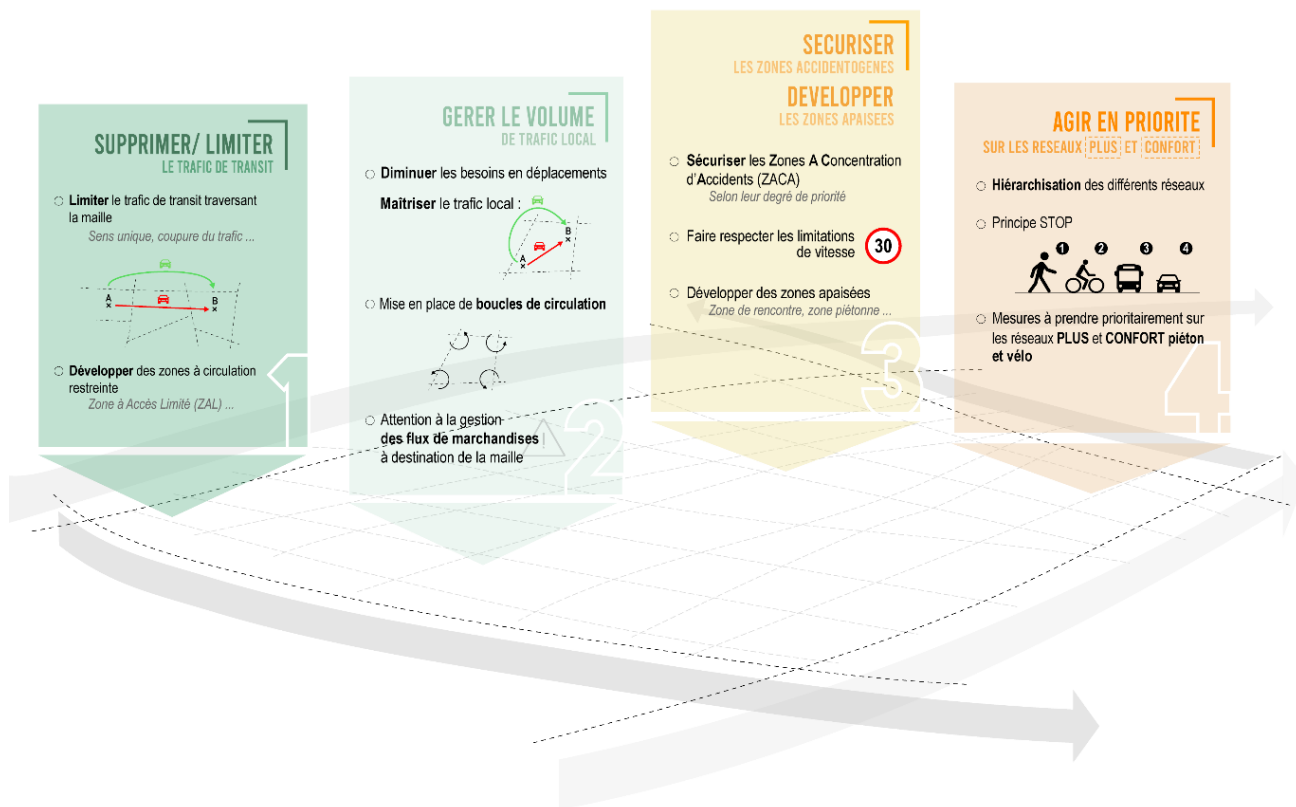
De verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de befietsbaarheid [van deze mazen] zijn er belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en met de rest van het Gewest. Gemotoriseerd bestemmingsverkeer is er verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het Doorgaand autoverkeer wordt er daarentegen sterk ontmoedigd."

Het GMP kent hen de volgende doelstellingen toe:

- "De leefomgeving verbeteren:
 - door verkeershinder te beperken;
 - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
 - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren;
- zorgen voor de uitvoering en het goede functioneren van de wegennetten, zoals gedefinieerd in de multimodale wegspecialisatie."

Het GMP sluit aan bij het GPDO dat tegen 2030 250 km verkeersluwe zones (in het hart van elke maas) wil creëren in de vorm van voetgangerszones, woonwijken of woonerven.

3.1.2 ALGEMENE STRATEGIE OM DE MAZEN AUTOLUWER TE MAKEN



Afbeelding 22 - Algemene strategie om de mazen autoluwer te maken

4 actiehefbomen dragen bij in de strategie om de mazen autoluwer te maken

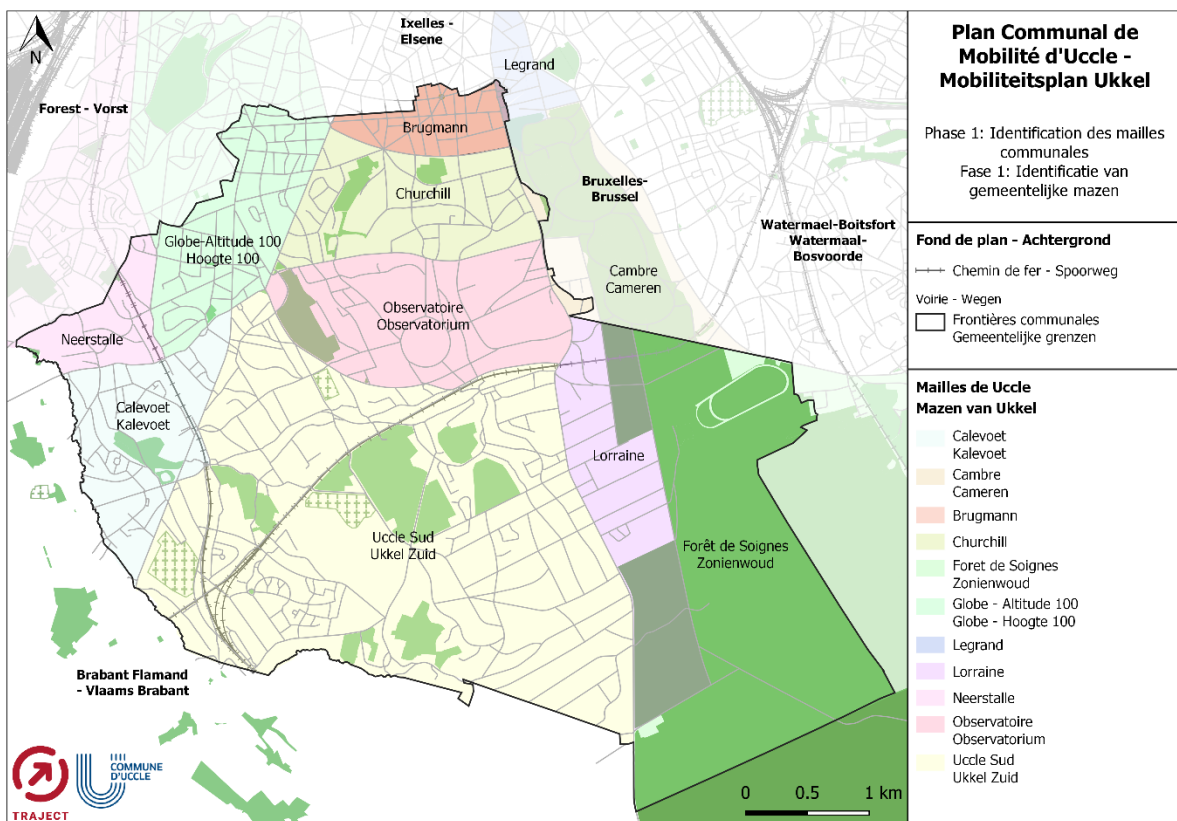
- **Doorgaand verkeer weren/ beperken:** maatregelen nemen om al het verkeer dat momenteel door de mazen gaat te beperken of zelfs te weren door het instellen van verkeersbeperkingen (eenrichtingsverkeer, verkeersafsluiting enz. en/of de ontwikkeling van gebieden met beperkt verkeer (zone met beperkte toegang enz.);
- **Het volume van het plaatselijk verkeer beheren:** ...door enerzijds de reisbehoefte te verminderen en anderzijds het plaatselijke verkeer zoveel mogelijk te beheersen. Het idee is dat het plaatselijke autoverkeer binnen de mazen zoveel mogelijk wordt beperkt (modal shift richting wandelen, fietsen, openbaar vervoer). Wanneer ze niet via een andere vervoerswijze kunnen worden uitgevoerd, is het dan een kwestie van redelijkerwijs voorkomen dat een automobilist die het noordelijke deel van de maas wil bereiken, bijvoorbeeld toegang krijgt tot het zuidelijke deel en het volledig doorkruist;
- **Ongevalgevoelige zones veiliger maken en autoluwe zones ontwikkelen:**
 - Ongevalgevoelige zones, meer bepaald de zones met een concentratie aan ongevallen, veiliger maken volgens hun prioriteitsgraad;
 - de opgelegde snelheidsbeperkingen doen naleven.

Afhankelijk van de relevantie en haalbaarheid wordt ook de ontwikkeling van autoluwe zones (woonerven/woonzones, verkeersvrije zones, fietsstraten enz.) aanbevolen om de mazen autoluwer te maken.

- **Prioritair handelen op de structurende netwerken en volgens het STOP-principe:** de verschillende maatregelen moeten prioritair worden genomen en in overeenstemming met de eerder ontwikkelde hiërarchisering van de verschillende vervoernetwerken vervolgens volgens het STOP-beginsel, in overeenstemming met het Gewestelijke Plan Good Move. Ook zullen de maatregelen extra overlast op de andere wegen van de wijk zoveel mogelijk moeten voorkomen of beperken.

3.1.3 TOEPASSING OP DE UKKELSE MAZEN

Zoals bekend, bestaat de gemeente Ukkel uit 8 mazen: Kalevoet, Neerstalle en Globe-Hoogte100 (gedeeld met de gemeente Vorst), Brugmann (gedeeld met Elsene), Churchill, Observatorium, Ukkel Zuid en Lorraine.



Afbeelding 23 - Lokalisatie van de Ukkelse mazen - herhaling

3.1.3.1 SELECTIE VAN MAZEN VOOR EEN DIEPGAAND ONDERZOEK IN HET KADER VAN HET GEMMP

De eerste fase van de diagnose was een gelegenheid om de verschillende mobiliteitsproblemen in deze mazen te belichten. De opdracht om het gemeentelijk mobiliteitsplan te ontwikkelen, biedt de mogelijkheid om in fase 3 een diepgaande aanvullende studie uit te voeren voor een tot twee mazen die als prioritair worden beschouwd met betrekking tot de uitdagingen van het autoluw maken.

Deze multimodale en diepgaande studie heeft tot doel een (her)aangepast verkeersplan op te stellen om het doorgaand verkeer in de maas te ontraden en de uit te voeren interventies / maatregelen, de kosten en het prioriteitsniveau ervan te definiëren.

Bij de selectie van deze als prioritair beoordeelde mazen wordt rekening gehouden met het niveau van de uitdagingen op het grondgebied, maar ook met de uitgevoerde of nog te verrichten studies. Er werd meer bepaald rekening gehouden met de volgende criteria:

- Het al dan niet bestaan van een lopende of geplande studie om een **lokaal mobiliteitscontract** (LMC) voor de maas op te stellen: dit is een partnerschapsmechanisme tussen het Gewest en de bij de maas betrokken gemeente(s), met als doel het verkeer binnen de maas luwer te maken en de kwaliteit en veiligheid van alle vervoerswijzen te waarborgen;
- De aanwezigheid van **grijze zones**: hoewel de meeste grijze zones aan de rand van mazen liggen, bevinden verschillende zich in het hart van de Ukkelse mazen (Sint-Jobsesteenweg, Edit Cavellstraat, Gasthuizenlaan/Dolezlaan enz.);
- Het eventuele **doorgaande verkeer** dat wordt aangetroffen op het supra-maasniveau (Dieweg, Monjoielaan, Beeldhouwerslaan enz.);
- De aanwezigheid van belangrijke **polen** (scholen, sportfaciliteiten, handelszaken, lokale identiteitskernen enz.);
- Hun **geografische ligging en hun rol** op gemeentelijk niveau;
- Of ook **de vraag naar autoluwere omgevingen van bewoners / gebruikers** tijdens de participatieve workshops.

Uit deze analyse met meerdere criteria bleek dat verder onderzoek in het kader van het GemMP geen prioriteit had voor de volgende mazen:

- **Neerstalle-maas**: Deze maas gedeeld tussen de Gemeente Vorst en de Gemeente Ukkel, is het onderwerp van een LMC sinds februari 2022, voor een periode van 8 maanden tot 1 jaar, waardoor de mobiliteitsuitdagingen op dit deel van het Ukkelse grondgebied kunnen worden behandeld.
- **Calevoet-maas**: Door de ligging aan de westelijke gevel van de gemeente heeft de Calevoet-maas een sterke relatie met de gemeente Drogenbos. Een maasstudie met in het bijzonder denkoefeningen rond een verkeersplan en denkramen zouden moeten worden opgestart met Drogenbos, een gemeente die niet rechtstreeks betrokken is bij dit GemMP (geen lid van het Begeleidend Comité van de missie). Daarnaast zijn diverse mobiliteitsprojecten al vergevorderd in deze maas, waaronder de projecten van de MIVB langs de Wagen- en Engelandstraat, Sterstraat en een gemeenschappelijk heraanlegproject van gevel tot gevel in de Egide Van Ophemstraat.
- **Brugmann-maas**: Deze maas, die zich voornamelijk op het grondgebied van Elsene bevindt en ook met de stad Brussel wordt gedeeld, zal het onderwerp moeten zijn van denkoefeningen met betrekking tot de invoering van een LMC, een proces dat geschikter is gezien het intergemeentelijke profiel. Aangezien de gemeente Elsene nog geen denkoefening over dit onderwerp heeft geïnitieerd, zal deze maas in de toekomst een prioriteit zijn, vooral met betrekking tot de Vanderkinderestraat, een as van groot belang.
- **Lorraine-maas**: Deze maas, weinig verstedelijkt en met slechts weinig verplaatsingspolen, heeft minder uitgesproken uitdagingen op het gebied van mobiliteit, hoewel sommige assen van deze maas (zoals de Korporaaldreef en de Van Beverlaan) een sterk doorgaand verkeer te verwerken krijgen en in de toekomst het voorwerp van autowerende maatregelen moeten uitmaken. Daarnaast wordt op initiatief van de gemeente al een nieuw verkeersplan gepland (testfase) in de Gendarmendreef, voorafgaand aan de heraanleg van het tweede deel van deze as.
- **Observatorium-maas**: Hoewel deze maas wordt doorkruist door aanzienlijke doorgaande stromen (Groene Jagerslaan, Dieweg enz.) en structurerende verplaatsingspolen herbergt (scholen, handelszaken enz.), lijken de aanwezige uitdagingen veeleer secundair in vergelijking met de mazen Churchill en Globe-Hoogte 100. Daarnaast wordt de Dieweg-as (een van de belangrijkste uitdagingen van de maas) gedeeld met de maas Ukkel Zuid.
- **Maas Ukkel Zuid**: Deze maas onderscheidt zich vooral door zijn zeer grote oppervlakte, wat in feite een meer specifiek proces impliceert met een doelgerichte studie per "submaas". Talrijke uitdagingen zijn geconcentreerd op "submaasniveau" ten noorden van de spoorweg, langs de Sint-Jobsesteenweg, of op de maasgrens naar de Waterloosesteenweg in het oosten. Bovendien is de studie voor een nieuw verkeersplan moeilijker uit te voeren gezien de omvang van het betrokken grondgebied, maar ook door de wegenstructuur ervan: bepaalde assen Auto-WIJK binnen de maas fungeren momenteel als een as Auto-COMFORT als oplossing voor de afgelegen ligging en/of slechte verbinding van die assen op de grens van de maas. In dat opzicht verwerken de assen

Gasthuizen en Dolez van het niveau Auto-WIJK een doorgaand verkeer dat gelijkstaat met dat op de assen Auto-COMFORT. Daarom moet een denkoefening opgezet worden over de status van deze wegen, evenals een mogelijke herverdeling van de maas, net zoals over de status en functie die de Waterloosesteenweg zou moeten krijgen.

3.1.3.2 PRIORITAIRE MAZEN MET STERKE AUTOWERENDE UITDAGINGEN

De twee mazen die geselecteerd werden voor een grondigere studie in het kader van dit GemMP zijn de mazen **Churchill en Globe-Hoogte 100**. Verschillende criteria hebben geleid tot deze selectie:

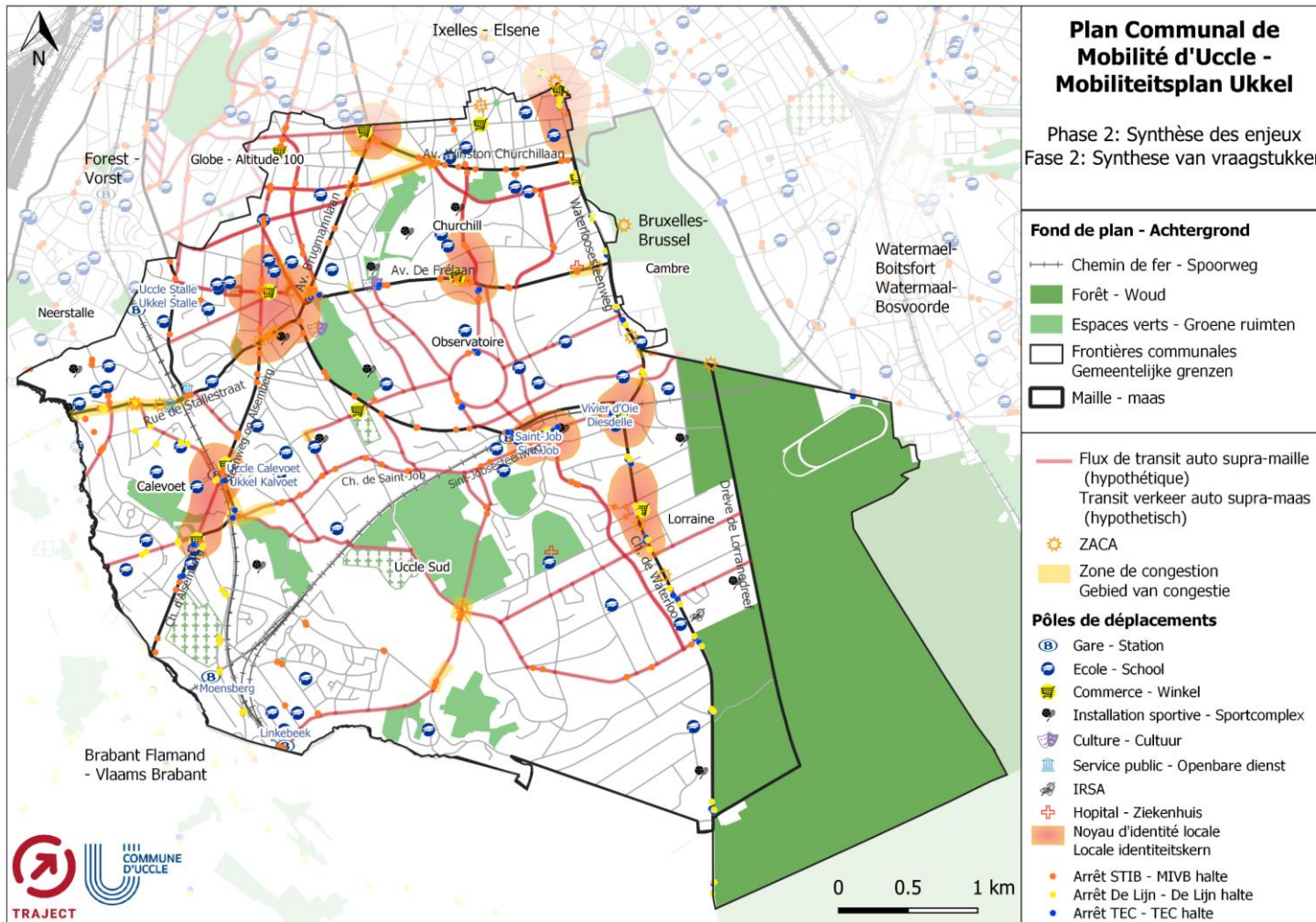
- **Maas Globe-Hoogte 100:** Deze maas gedeeld met de naburige gemeente Vorst werd al behandeld in het kader van de ontwikkeling van het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarvan het openbaar onderzoek eind 2021 werd afgerond. Bovendien is het zenuwcentrum van de gemeente gelegen in deze maas waarin grote uitdagingen geconcentreerd zitten: doorgaand verkeer, veel diensten, voorzieningen en andere verplaatsingspolen, grote voetgangersstromen, bijzondere verwachtingen op het gebied van verplaatsingscomfort enz. Als zodanig zal de studie van deze maas onder andere de mogelijkheid bieden om de vraag van de burger om het volledig of gedeeltelijk verkeersvrij maken van het Ukkelse centrum te objectiveren en het eerder aangevatte werk in het Vorst-deel van de maas te vervolledigen.

Churchill-maas: Deze maas heeft een vergelijkbaar profiel als de Observatorium-maas, maar onderscheidt zich meer in het bijzonder door de aanwezigheid van genererende/aantrekkende polen, waaronder een² meer uitgesproken en uitgebreide lokale identiteitskern rond de De Frélaan. Ook het doorgaande verkeer dat onverenigbaar is met de aanwezigheid van de school Notre-Dame des Champs werd in de maas geïdentificeerd. Tot slot omvat deze maas ook groene ruimtes die worden gewaardeerd om hun recreatieve kwaliteit, waaronder de Brugmann- en Montjoieparken, die beide toegankelijk zijn via wegen onderhevig aan doorgaand verkeer.

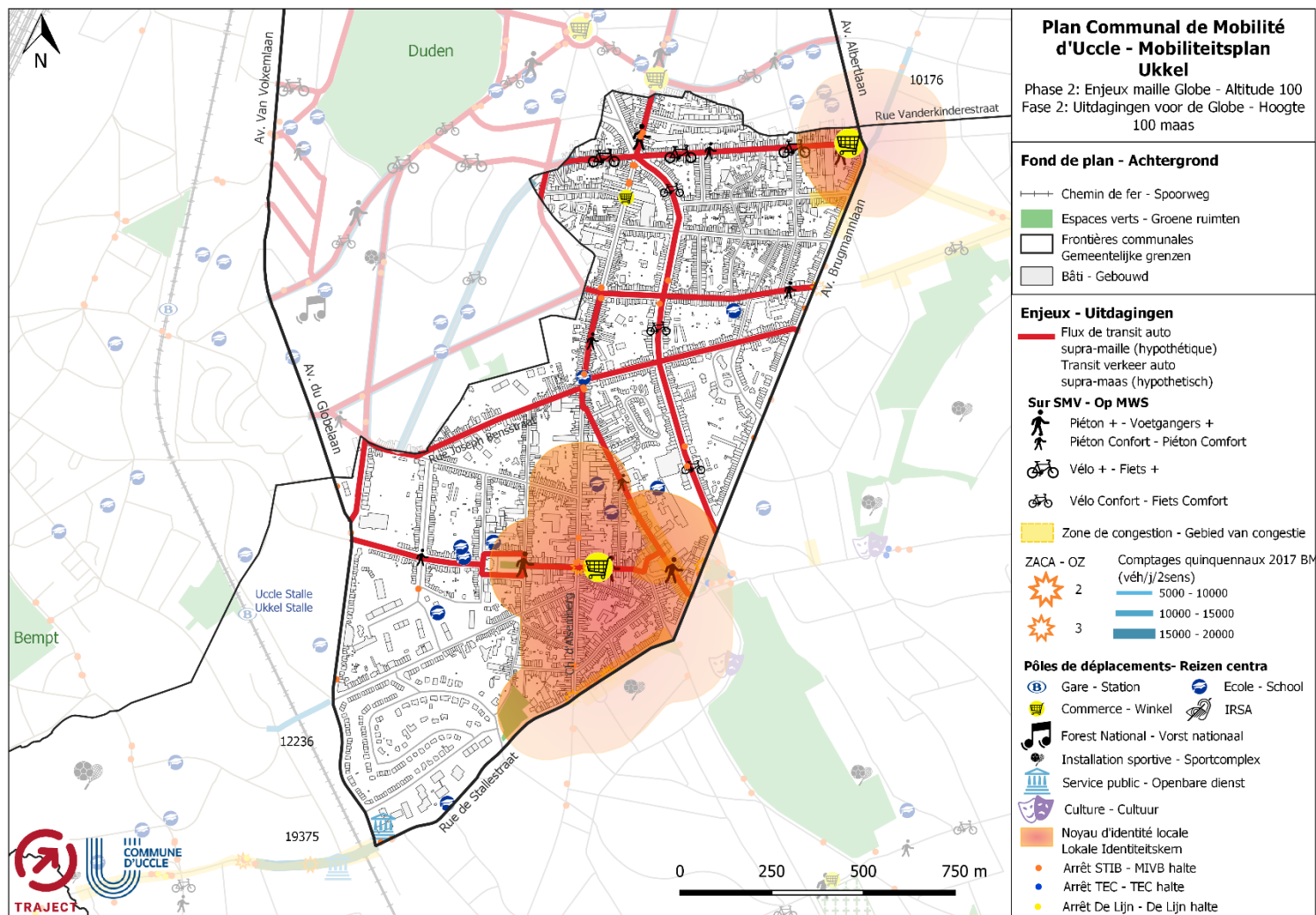
Ter herinnering: de stad Brussel heeft een studiemissie gelanceerd over mobiliteit in en rond het Terkamerenbos dat aan de Churchill-maas grenst. Het interventiegebied omvat een denkoefening rond de Waterloosesteenweg (aanlegprincipe, verwachte functies/beheer ...) die verenigbaar zal moeten zijn met de inhoud van dit GemMP.

De onderstaande kaarten bundelen de uitdagingen die voor elk van deze twee mazen zijn geïdentificeerd, en geven ook een totaaloverzicht van de uitdagingen in alle mazen van de gemeente.

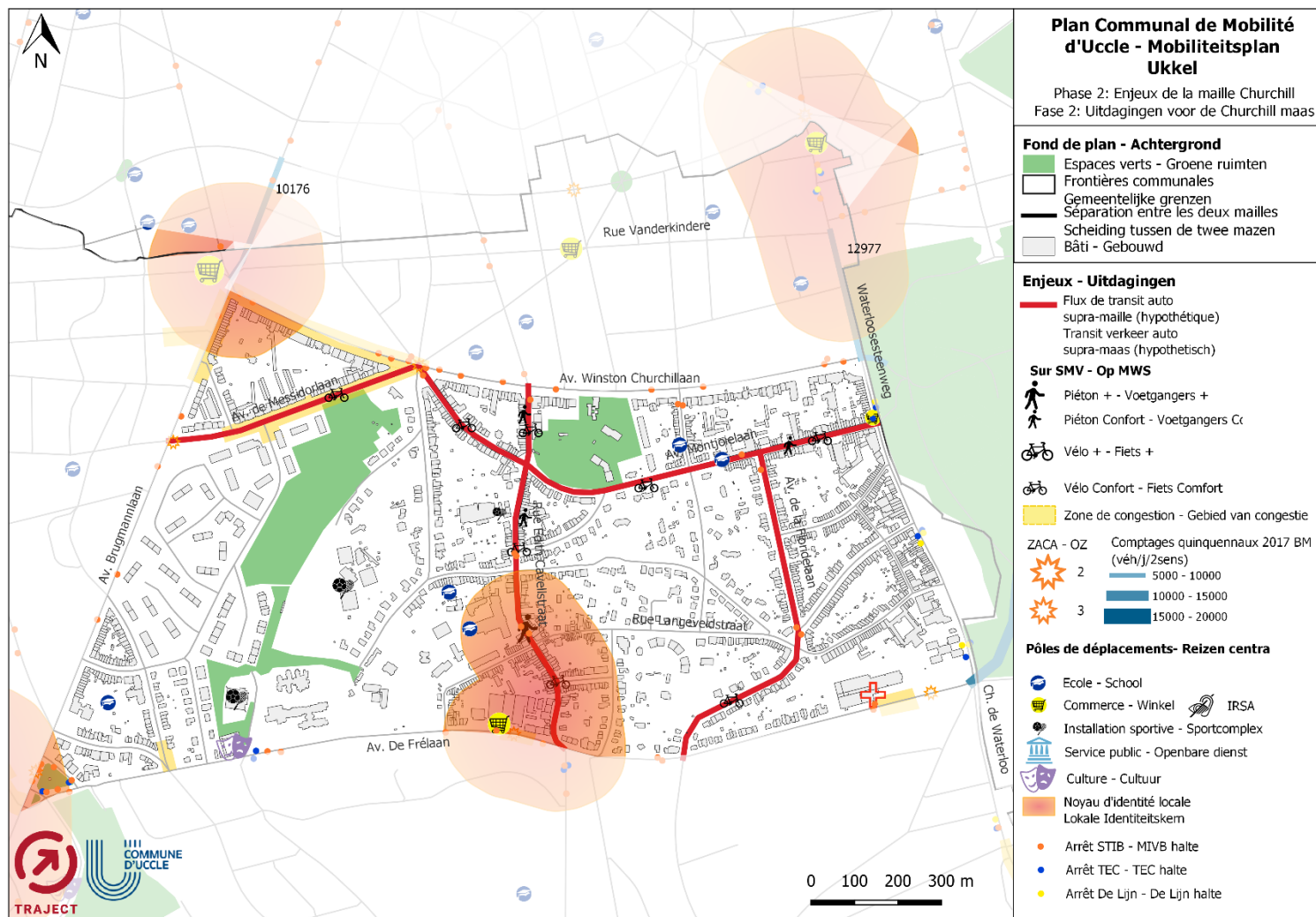
² De "lokale identiteitskernen", overgenomen uit het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, zijn structurerende elementen van de lokale stad. Het is een centrum waar het lokale leven geconcentreerd is (toegang tot voorzieningen, diensten en buurthandels, kwalitatieve, open en inclusieve openbare ruimtes). Het zijn plaatsen "waar het comfort van de voetganger moet worden bevoorrecht ten opzichte van andere verplaatsingswijzen."



Afbeelding 24 - Samenvatting van de uitdagingen in de Ukkelse mazen



Afbeelding 25 - Samenvatting van de uitdagingen in het Ukkelse deel van de maas Globe-Hoogte 100



Afbeelding 26 - Samenvatting van uitdagingen in de Churchill-maas

4 DOELSTELLING 3: UKKELSE INWONERS EN GEBRUIKERS BEGELEIDEN IN DE RICHTING VAN MULTIMODALITEIT

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING, AANMOEDIGING VAN MULTIMODALITEIT

4.1 INLEIDING

In dit derde luik worden de doelstellingen vastgesteld voor het beheer van het personen- en goederenvervoer in Ukkel. In lijn met de acties van het GMP is het GemMP ook gericht op het ontwikkelen van de multimodaliteit van gebruikers, met het oog op het verminderen van het gebruik van privé-auto's. Deze acties omvatten zowel het aanbod van mobiliteitsdiensten, de verbetering van hun zichtbaarheid, als aspecten met betrekking tot communicatie en ondersteuning van gedragsverandering.

4.2 VIER HOOFDDOELSTELLINGEN

4.2.1 DE TOEGANG TOT INFORMATIE OVER HET BESCHIKBARE MULTIMODALE AANBOD GARANDEREN VOOR ALLE INWONERS EN GEBRUIKERS.

De diagnosefase bracht het bestaan aan het licht van verschillende kanalen voor de verspreiding van informatie over de verschillende verplaatsingswijzen beschikbaar op het gemeentelijk grondgebied: website (nieuwe versie gelanceerd begin 2022), Facebook-pagina, Instagram, Twitter, Wolvendael Magazine, wandelbrochures en postercampagnes enz.

Afgezien van de noodzaak om deze informatiekanalen te bestendigen, zouden gebruikerscontactpunten en geïntegreerde diensten met betrekking tot mobiliteit (actie C2 van het Good Move-plan) een betere toegang tot informatie op een meer gepersonaliseerde manier mogelijk maken. Deze informatiepunten kunnen een test-/verhuurservice voor fietsen, micromobiliteitsvoertuigen of andere omvatten, of zelfs de aankoop aan het einde van de proefperiode. Fase 3 zal in het bijzonder gericht zijn op de identificatie van dergelijke plaatsen en de precieze omschrijving van hun rol.

4.2.2 EEN VERNIEUWDE COMMUNICATIESTRATEGIE OVER MULTIMODALITEIT ONTWIKKELEN

Deze doelstelling is erop gericht de burgers te informeren over het multimodale aanbod dat op het grondgebied van de gemeente beschikbaar is.

Dit omvat:

- de verbreding van de doelgroep, met name gericht op de inwoners (en nieuwe inwoners) en de werknemers van de gemeente om: de burgers te informeren over het bestaande aanbod van mobiliteitsdiensten in Ukkel (zie hierboven);
 - ⇒ Ter informatie: een brochure over mobiliteit waarin het beschikbare multimodale aanbod wordt beschreven, momenteel ontwikkeld op het niveau van de gemeentediensten, zal aan deze twee doelstellingen voldoen, en zal worden verdeeld in de brievenbussen van de inwoners en overhandigd aan mensen die zich in Ukkel komen vestigen.
- de begeleiding en aanmoediging van lokale actoren om voor een duurzamere mobiliteit te kiezen: door de implementatie van alternatieven en de ontwikkeling van overleg tussen de gemeente en lokale actoren (handelaars, bedrijven, scholen enz.) te ondersteunen.

4.2.3 DE TOEGANG TOT HET MOBILITEITSAANBOD VOOR ALLE INWONERS EN GEBRUIKERS VOOR DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN GARANDEREN EN DE ONTWIKKELING VAN ALTERNATIEVE MOBILITEITSDIENSTEN VOOR HET INDIVIDUELE AUTOGEBRUIK VOORTZETTEN.

Er zijn al een aantal gedeelde mobiliteitsdiensten beschikbaar voor gebruikers op het Ukkelse grondgebied (gedeelde fietsen, scooters, auto's enz.). Het zal er dus om gaan ze toegankelijk te maken voor zoveel mogelijk mensen, door hun ruimtelijke ontwikkeling, maar ook in termen van hun eigen toegankelijkheid in verband met de verschillende operatoren. Georganiseerde autodeelstations (Cambio) of autodelen onder particulieren bieden nog steeds aanzienlijke ruimte voor verbetering in Ukkel, waar, ter herinnering, 38% van de huishoudens geen auto heeft.

Het zal ook een kwestie zijn van zorgen voor een micromobiliteitsaanbod dat alle gebruikers respecteert (drop-off zone van elektrische steps om overbezetting van de trottoirs te voorkomen).

Daarnaast moet aandacht worden besteed aan de verdere ontwikkeling van het fietsparkeeraanbod op het grondgebied in overeenstemming met het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), om de verschillende behoeften te dekken: fietsbeugels voor kortparkeren, overdekte beugels voor de middellange termijn, stallingen / boxen / lokalen voor de lange termijn / buurtbewoners.

Daarnaast is het zaak de intermodaliteit te faciliteren: zowel op gewestelijk niveau door de toekomstige P+ R-parkeergarage in Stalle te herstellen in zijn functie als gewestelijke overstapparking, als op meer lokaal niveau, met de identificatie van strategische locaties voor de ontwikkeling van mobipolen (station Moensberg enz.) en mobipunten (selfservice-fietsstations met autodelen en drop-off-gebied voor steps).

Ten slotte is het aangewezen om de leveringen aan handelszaken en bedrijven in de gemeente te optimaliseren, met name door het creëren van wijkcontactpunten en het waarborgen van de goede toegankelijkheid ervan, maar ook door het mobiliseren en ondersteunen van handelaren bij de wijziging van de leveringsmethode (grootte en motortype van voertuigen, ontwikkeling van fietslogistiek).

4.2.4 HET BESTUUR TOT EEN MOBILITEITSVORBEELD MAKEN

Ten slotte is het de bedoeling dat het Ukkelse bestuur een referentie wordt op het gebied van mobiliteit. Uit het laatste Bedrijfsvervoerplan (2018) blijkt dat er een groot potentieel bestaat voor een modal shift (23% van de ambtenaren woont binnen 2 km loopafstand van het bestuur, 75% van de werknemers woont binnen 10 km op de fiets en 42% binnen 3 km van een NMBS-station dat is verbonden met Stalle en Calevoet). Het zal dus gaan om de uitvoering van maatregelen om het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer en beroepsverkeer te verminderen. Bovendien moet van de verhuizing van het bestuur gebruikgemaakt worden om nieuwe mobiliteitsgewoonten te beginnen. Een Mobility Manager werd in die zin aangeworven en verwacht wordt dat hij deze taak in de tweede helft van 2022 zal uitvoeren.

5 DOELSTELLING 4: EEN GLOBALE EN AANGEPASTE PARKEERSTRATEGIE ONTWIKKELEN

PIJLER 4: ACTUALISERING VAN HET GPAP – GEMEENTELIJK PARKEERACTIEPLAN

5.1 INLEIDING

Een strategie die al is vastgelegd in het Gemeentelijk Parkeeractieplan

In 2016 heeft de gemeente Ukkel haar Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) uitgewerkt. Dit maakt al deel uit van de geweststrategie, hoewel het werd opgesteld vóór de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move (GMP).

"Parkeren is een essentiële factor voor het succes en de realisatie van de ambities van de mobiliteitsstrategie. In dat opzicht ontwikkelt het Gewest een globale strategie die ernaar streeft het parkeren te gebruiken als een:

- *actiehefboom voor de keuzes op gebied van mobiliteit;*
- *instrument voor de herovering van de openbare ruimte;*
- *schakel in de intermodale verplaatsingsketens (zie deel over de overstapknopen);*
- *dienst aan de gebruikers van het Gewest."*

Het feit dat de parkeerstrategie als een volwaardige doelstelling in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt vooropgesteld, sluit aan op een vaststelling: het parkeerbeleid draagt in zeer grote mate bij aan het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Deze onderlinge afhankelijkheid wordt terecht onderstreept in het GMP:

Het GMP stelt bovendien:

"Parkeren is een zeer krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen [...]. Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen [...], als inzake tarifiering.

- *Parkeren moet dus ook in zijn aanmoedigende dimensie gebruikt worden om:*
- *het fietsgebruik te stimuleren: voorzien in fietsparkeergelegenheid op en buiten de weg, aangepast aan kortstondig of langdurig gebruik;*
- *het individuele gebruik van de personenauto te verminderen: uitbreiding van het aanbod parkeerplaatsen voor deelauto's, carpoolers enz.;*
- *de met de auto afgelegde afstanden te verkleinen (P+R);*
- *de evolutie van de soorten aandrijving van het autopark te begeleiden: reservatie en ontwikkeling van plaatsen met elektrische laadpalen."*

Het Ukkelse GPAP gaat daarom al dit ambitieniveau in met de 7 acties die het heeft vastgelegd. De diagnosefase (zie rapport GemMP Fase 1) was een gelegenheid om een beoordeling te maken van de voortgang van elk van deze acties. Het gaf ook enkele contextuele elementen/ bijzonderheden voor de gemeente, bijvoorbeeld:

- een relatief klein aantal openbare parkeerterreinen in Ukkel (op of buiten de openbare weg);

- het potentieel voor de opwaardering van het privé-aanbod (pooling);
- de druk van de parkeervraag in bepaalde wijken;
- het smalle profiel van sommige straten, met parkeren als een van de hefboomen om de prestaties van andere modi te verbeteren: wandelen (bredere trottoirs), fietsen (aanleg van fietsfaciliteiten) en/of openbaar vervoer (ontwikkeling van voorrangsinrichtingen);
- of het belang van de verwachte ontwikkeling van de P+R Stalle.

Dit rapport biedt dus de mogelijkheid om de drie hoofddoelstellingen van de gemeente Ukkel opnieuw in te schrijven, zodat de parkeerstrategie kan bijdragen aan het algemene gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

5.2 HET PARKEERBELEID IN UKKEL IN EEN SERVICEGERICHTE AANPAK VERANKEREN OM AAN DE VERSCHILLENDE TOEPASSINGEN EN MOBILITEITSNODEN TE VOLDOEN

Deze "servicegerichte" benadering van het parkeerbeleid kan onder de volgende vijf subdoelstellingen vallen:

5.2.1 DOORGAAN MET HET VOORBEHOUDEN VAN PARKEERPLAATSEN

Het is een kwestie van rekening te houden met alle parkeernoden, ongeacht de verplaatsingswijze. Daarom moet de ontwikkeling van **voorbehouden parkeerplaatsen** voor fietsen, micromobiliteitsvoertuigen, gedeelde voertuigen (zie het vorige hoofdstuk), motorfietsen, taxi 's, PBM, schoolbussen, vrachtwagens enz., in Ukkel worden voortgezet.

Het GPAP benadrukt dat de uitdaging van "het behoud van het parkeren voor bewoners" ook gekoppeld is aan de "*promotie van alternatieven voor de privé-auto*". Als zodanig is de verdere creatie van plaatsen voorbehouden voor fietsen, deelfietsen, micromobiliteitsvoertuigen, deelauto 's, motorfietsen en taxi's een doel dat moet worden nagestreefd.

5.2.2 ZORGEN VOOR EEN VOLDOENDE AANTAL EN BESCHIKBARE LEVERINGSRUIMTES

De ambitie om **een voldoende aantal en beschikbare leveringsruimtes** te garanderen weerspiegelt de uitdaging van het GPAP om "*de economische activiteit te behouden [via het parkeerbeleid] en de ontwikkeling van de tertiaire sector te ondersteunen*". Deze subdoelstelling werd ook in het vorige hoofdstuk overgenomen en toegelicht.

5.2.3 HET PARKEREN FACILITEREN VOOR BEROEPSGEBRUIKERS (BOUWVAKKEN, GEZONDHEIDSWERKERS ENZ.) DIE EEN MEERWAARDE BIEDEN VOOR DE GEMEENTE UKKEL EN HET GEWEST

Het GMP stelt: "*Het is de ambitie geleidelijk een systeem te bevoordelen waarin de gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (professionals uit de gezondheidssector, de bouwsector, de leveranciers enz.) voorrang zouden krijgen in de toegang tot parkeerplaatsen, meer bepaald tot de*

plaatsen in de openbare ruimte, zonder deze dienst evenwel gratis te maken.

Deze doelstelling wordt reeds gewaarborgd door de beschikbaarheid in Ukkel van vrijstellingskaarten voor professionals:

- Ondernemingen en zelfstandigen, met maatschappelijke of exploitatiezetel in de gemeente Ukkel;
- Onderwijsinstellingen (elke instelling die is georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap en de openbare crèches of die tarieven toepast gekoppeld aan de inkomsten);
- personeel van de politiezone.

De diagnosefase was een gelegenheid om te wijzen op het verschil tussen het aantal vrijstellingskaarten dat in Ukkel wordt uitgegeven (inclusief bewonerskaarten) en de beschikbare plaatsen op de openbare weg. Daarom is de mogelijkheid om aan deze subdoelstelling te voldoen gebaseerd op de invoering van:

- **een monitoring van het aantal actieve vrijstellingskaarten per sector in verhouding tot het aantal beschikbare plaatsen op de weg;** dit is ook een actie die al in het GPAP is opgenomen met betrekking tot de oprichting van een parkeerobservatorium;
- **en een intensivering van de steun voor de Ukkelse inrichtingen (bedrijven en onderwijsinstellingen) bij de opstelling van vervoersplannen:** artikel 105 van de retributieverordening bepaalt immers: *In elk geval moet bij de aanvraag voor professionele vrijstellingskaarten een schoolvervoerplan of een bedrijfsvervoerplan of een aanvaard equivalent gevoegd worden.*

Monitoring is des te noodzakelijker in een context waarin het Gewest van plan is de ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid te wijzigen. Het voorontwerp voorziet bijvoorbeeld in de mogelijkheid om een vijfde vrijstellingskaart toe te kennen die specifiek bestemd is voor "beroepsbeoefenaren wier activiteit het gebruik van een voertuig vereist". Deze mogelijkheid is met name bedoeld voor bouwvakken waarbij voertuigen van het nutstype worden gebruikt, zoals loodgieters, chauffagisten enz.

5.2.4 HET "KLANTENTRAJECT" FACILITEREN EN HET AANGEBODEN SERVICENIVEAU VERHOGEN

Met deze subdoelstelling wil de gemeente Ukkel de dienstverlening aan haar inwoners en gebruikers inzake parkeeraanbod blijven verbeteren om hun mobiliteitstrajecten te vergemakkelijken. Dit omvat een hernieuwd engagement rond:

- de snelheid waarmee de aanvragen worden verwerkt (bewonerskaarten enz.);
- het zoveel mogelijk dematerialiseren van procedures (online formulieren, e-administratie);
- het beter rekening houden met speciale behoeften (met name voor mensen met een handicap);
- het gebruik van informatie- en communicatietechnologieën: betaling voor parkeren via smartphone, bijvoorbeeld met de ontwikkeling van nieuwe betaalapplicaties naast de Yellowbrick-applicatie;
- maar ook de ontwikkeling van nieuwe parkeerdiensten: parkeren van persoonlijke fietsen (beveiligde fietsenstallingen), parkeren van gedeelde voertuigen enz.

5.2.5 EEN REGELMATIGE COMMUNICATIE OVER HET PARKEERBELEID OPZETTEN

Deze subdoelstelling sluit aan bij actie 5 van het GPAP ("informatie en communicatie"): *"Om de regels beter toe te passen, moeten ze door iedereen gekend en begrepen worden. De gemeente moet duidelijke informatie verspreiden."* Het gaat om:

- "technische" communicatie met betrekking tot parkeren: verbeteren van het online delen van informatie (website en sociale netwerken, interactieve parkeeraanbodkaart) en offline (brochures, Wolvendael Magazine...): over tarieven, parkeersectoren of -procedures (bijvoorbeeld "hoe u uw bewonerskaart aanvragen?"), met tips/trucs, "Veelgestelde vragen" en gebruikerservaring (zie hierboven).

- over "strategische" communicatie: de redenen uitleggen waarom de maatregelen worden genomen, de link leggen met het globale mobiliteitsbeleid, andere perspectieven aanreiken (decarbonisatie van het wagenpark bijvoorbeeld), maar ook snel communiceren over updates of verwachte wijzigingen in het parkeerbeleid ...

Het is ook noodzakelijk om de gerichte communicatie te vernieuwen volgens de profielen: inwoner, nieuwe inwoner, handelaar, gebruikers van de recreatieve voorzieningen van de gemeente, bezoekers enz.

5.3 DE PARKEERVRAAG BETER ORIËNTEREN TUSSEN PARKEREN OP DE WEG EN "BUITEN DE WEG" VOLGENS DE SITES EN DE VERWACHTE TOEPASSINGEN VAN DE OPENBARE RUIMTE.

De tweede doelstelling betreft het evenwicht tussen het openbare parkeeraanbod (in de voor het publiek toegankelijke zin) gelegen op de wegen en dat gelegen buiten de wegen. Het gaat erom de vraag beter af te stemmen volgens de locaties en/of de verwachte toepassingen van de openbare ruimte. Inderdaad, statistieken herinneren ons eraan dat een voertuig gemiddeld 95% van de tijd geparkeerd staat. Daarom lijkt het noodzakelijk om te kiezen op welke ruimtes en plaatsen de "parkeerfunctie" de minste impact zal hebben op de kwaliteit en verwachte bestemming van de openbare ruimte. Daarnaast kan parkeren in sommige gevallen een marge vormen om de kwaliteit van netwerken voor voetgangers (verbreding van trottoirs), fietsers (aanleg van fietsvoorzieningen) of openbaar vervoer (gereserveerde rijstroken) te verbeteren.

Vier subdoelstellingen dragen bij aan dat streven:

5.3.1 DE PRIJS EN/OF DE DUUR VAN HET PARKEREN AANPASSEN

Het parkeerbeleid dient evolutief en adaptief te zijn naargelang het gebruik /de behoefte /de spanningen. Het beheer van de regelgeving dient dan ook aangepast te worden:

- de overdrachtseffecten van reeds beheerde gebieden en/of aangrenzende gemeenten te beperken: via de aanpassing/uitbreiding van beheerde gebieden op korte/middellange termijn (blauwe zone);
- om de tarifiering aan te passen aan de parkeerdruk: beperking van de parkeertijden (blauwe zone), omschakeling naar betaald parkeren enz.
- het parkeerbeheer aan te passen aan herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte en wegen;
- of eventueel de parkeersectoren aan te passen, indien ze in overleg met de gemeenten op gewestelijke schaal opnieuw gedefinieerd worden.

Onder deze aanpassingsmogelijkheden voorziet het bovengenoemde ontwerp van verordening in de invoering van een nieuwe gereguleerde zone, "*die voornamelijk bedoeld is om de overdracht van parkeren op de weg naar parkeren buiten de weg aan te moedigen*". De kenmerken zouden als volgt zijn: gelegen op de openbare weg en in een perimeter (te bepalen) rond elke openbare parkeerplaats, gaat het om een betalende zone met een maximale parkeertijd van 4 uur. Het is de bedoeling om de kosten van parkeren op straat in de buurt van parkeerterreinen te verhogen, zodat, zoals het GMP-actieplan ons eraan herinnert, "parkeren buiten de weg de goedkoopste optie wordt" (fiche D.2). De uitvoering en modaliteiten van deze grijze zone moeten verder uitgewerkt worden.

Bovendien wordt de mogelijkheid overwogen om in dezelfde zone verschillende tarieven op te leggen, afhankelijk van "*de lokale kenmerken van de betrokken wijk, met name wat betreft het residentiële of niet-residentiële karakter, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de verzadiging van het parkeeraanbod*".

Het nieuwe ontwerp van reglementering sluit aan bij de tweede subdoelstelling die betrekking heeft op de opwaardering van parkeerterreinen buiten de openbare weg:

5.3.2 PARKEERPLAATSEN BUITEN DE OPENBARE WEG PROMOTEN.

Deze subdoelstelling sluit aan bij actie 4 van het GPAP: pooling. Het gaat dus om de opwaardering van de parkeerplaatsen buiten de weg die op dit moment onderbenut zijn in de tijd (niet-volzette parkeerplaatsen op bepaalde tijdstippen van de dag, avond en/of week) en/of in de ruimte (resterende beschikbare plaatsen). Zoals gezegd in het GPAP:

"Het principe van pooling of "parksharing" bestaat erin de buurtbewoners of de horecaklanten de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van de parkeercapaciteit van sommige privéparkings (kantoren, handelszaken, hotels, scholen enz.) op tijdstippen waarop die niet in gebruik zijn, wat afhankelijk van het geval tijdens de dag, 's avonds of in het weekend kan zijn. Na overleg met de partners (vooral de eigenaars) zou dat snel kunnen leiden tot een verhoging van het beschikbare parkeeraanbod buiten de kantooruren, tegen een zeer lage kost en door de bestaande infrastructuur te benutten, d.w.z. zonder de aanleg van nieuwe fysieke parkeerplaatsen."

Het GPAP beoordeelt dus het poolingpotentieel voor de in Ukkel aanwezige private voorzieningen (kantoren, gezondheids- of onderwijsinstellingen en handelszaken). Zoals uitgelegd in de Diagnosfase, is het poolingpotentieel nog steeds aanzienlijk in Ukkel; er zijn in dit stadium alleen contacten gelegd met de Carrefour Market Gatti in Gamond.

Deze subdoelstelling omvat dus de ontwikkeling van een groter netwerk van parkeerplaatsen toegankelijk voor het publiek. Daartoe voorziet voornoemd ontwerp van verordening ook in de mogelijkheid:

- voor eigenaren van voor het publiek toegankelijke parkeerterreinen, om ze te laten erkennen als "openbare parkeerterreinen" in ruil voor een vrijstelling van de milieubelasting voorzien in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer;
- voor gemeenten om een verplichte blauwe zone in te voeren op deze openbare parkeerterreinen.

5.3.3 DE NALEVING VAN DE GELDENDE REGELGEVING GARANDEREN

De oriëntatie van de parkeervraag tussen plaatsen op en buiten de openbare weg is ook gebaseerd op een sterkere naleving van de geldende regelgeving.

Hiervoor zijn de pedagogiek en informatie rondom het parkeerbeleid net zo belangrijk als de controle/verbalisatie. Actie 6 van het GPAP "aanpassing van de resources inzake parkeercontrole" wijst op de noodzaak van controleprocedures "rondes te organiseren om de gehele periode van de beperkte parkeerduur te dekken". De recente inzet van een ScanCar in Ukkel draagt dan ook bij aan de realisatie van dit subdoel.

5.3.4 HET GEWESTELIJKE EN FEDERALE P+R-ONTWIKKELINGSBELEID BEGELEIDEN

Tot slot komt het er in Ukkel op aan om het ontwikkelingsbeleid van Parkeer- en Reisvoorzieningen (overstapparkings) te ondersteunen, te beginnen met parkeergarage Stalle. In dit verband wijst het GMP Good Move op de noodzaak om de overstapknopen en P+R te ontwikkelen en "de exploitatievoorwaarden voor bepaalde parkings te versoepelen, in het bijzonder voor P+R, opdat deze beter zouden voldoen aan de behoeften vastgesteld in de wijken (bewonersparkeren, tijdelijke compensatieoplossingen ...) en aan de daarmee samenhangende mobiliteitsuitdagingen"³.

³ GMP - Actiefiche D2: De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken en C.9 Het gewestelijk Luik van de

grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren.

5.4 EEN SNELLERE ELEKTRIFICATIE VAN HET ACTIEVE WAGENPARK IN UKKEL BEGELEIDEN

Het GPAP bevat geen specifieke maatregelen ter ondersteuning van de elektrificatie van het wagenpark noch de reservering en ontwikkeling van plaatsen waar wagens geladen kunnen worden.

Het wagenpark dat in Ukkel en het Brusselse Gewest in verkeer is, zal echter moeten evolueren ten gunste van een drastische vermindering van het aantal verbrandingsmotoren: het Gewest heeft inderdaad het einde van de dieselmotor tegen 2030 en dat van benzine- en LPG-voertuigen tegen 2035 vastgesteld (zie actiefiche D.5 van het GMP).

Het aantal laadpunten voor elektrische voertuigen dat voor het publiek toegankelijk is, moet aanzienlijk toenemen. De wens is dat de meerderheid van de gebruikers van elektrische voertuigen toegang heeft tot laadpalen op het privédomein, ofwel thuis ofwel bij hun bedrijf/werkgever. Voor vrij toegankelijke laadpalen in de openbare ruimte kreeg dit netwerk, dat momenteel in het gewest wordt uitgerold, **het label**: charge.brussels

Op de website van het charge.brussels-netwerk is te zien welke laadpalen al toegankelijk zijn of op korte termijn geopend worden in het Brusselse Gewest en Ukkel. Ze worden uitgerold door concessiehouders, volgens de regels vastgelegd in de concessie. De rol van de gemeentes en dus van de gemeente Ukkel is daarom om de uitrol van het netwerk op hun grondgebied te plannen in overeenstemming met de door de regering vastgestelde voorwaarden (verdelingscriteria, definitie van locaties, uitbreiding van het laadpalennetwerk enz.).

NAWOORD

Dit rapport sluit de tweede fase van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van de Gemeente Ukkel af, waardoor een synthese kan worden gemaakt van de strategische doelstellingen die met het onderzoek worden beoogd.

Ter herinnering, dit zijn de 4 belangrijkste doelstellingen:

- goede netwerkprestaties garanderen voor alle vervoerswijzen;
- de levenskwaliteit in de Ukkelse wijken verbeteren;
- Ukkelse inwoners en gebruikers begeleiden in de richting van multimodaliteit;
- een globale en aangepaste parkeerstrategie ontwikkelen.

Deze doelstellingen bieden een strategische verankering en kader voor de acties die navenant moeten worden ontwikkeld in fase 3 die in het teken staat van de opstelling van het actieplan.

Dit verslag is ter advies voorgelegd aan het Begeleidend Comité en ter validering aan het College.