
KOMMUNIKATIE - RUIM BAAN VOOR DE VOETGANGERS

1. SITUERING

A. Leven en wonen in Brussel biedt de mogelijkheid deel te nemen aan de veelheid van activiteiten, aan het bruisend stadsleven. Werken, winkelen, film, theater, spektakel, restaurants, café's, vrienden, vergaderen, verbroederen, onderduiken, zijn de kwaliteiten van het stadsleven. De ambiance van de straat en de gebeurtenissen om de hoek beleef je ook in dorpen. Maar juist de concentratie en grote verscheidenheid van activiteiten vormen DE stad.

Om van de stad te kunnen genieten moet je mobiel zijn. En dat is vandaag in Brussel niet voor iedereen weggelegd. Je hebt inderdaad dikwijls een wagen nodig, een behoorlijk alternatief ontbreekt. Maar juist deze wagen, of liever de wagen van anderen, bezorgen je heel wat last. Als stadsbewoner ondervind je enorm veel hinder van al die auto's van die honderdduizenden anderen. Zeker als je te voet loopt merk je dat alle straten geterroriseerd zijn door autoverkeer en dat dit teveel geworden is voor de kwaliteit van het stadsleven.

Om iedereen de kans te geven op eigen mobiliteit zonder afbreuk (letterlijk) te doen aan de woonomgeving, moeten we op een totaal andere manier het verkeer gaan organiseren. We moeten vertrekken van een nieuw verkeersconcept met als basis: Iedereen gelijk op de weg. Alle verkeersdeelnemers zijn gelijkwaardig. We moeten de organisatie van straten en pleinen radikaal herdenken en heraanleggen.

B. De publieke ruimten - straten en pleinen - hebben een dubbel gebruik. De 'erffunktie' - het straatleven, winkelen, spelen, ontmoeten, flaneren, buurten = de communicatiefunctie - allemaal activiteiten te voet. De 'doorstroomfunctie' om van ergens naar ergens te gaan of te rijden = de verkeersfunctie.

Straten en pleinen moeten zo ingericht zijn dat de erffunctie voor de bewoners optimaal is. De enige uitzondering hierop zijn de autostrades, daar is geen erffunctie - alleen praatpalen. In een stad zijn autostrades onbestaande, dus daarover hebben we het verder niet.

De doorstroomfunctie van straten neemt af naargelang hun belangrijkheid: invalswegen, buurtverbindingsweg, hoofdbuurtweg, naar gewone woonstraat.

De erffunctie is levensnoodzakelijk en kan slechts toenemen. De doorstroomfunctie is variabel en kan nul worden in bepaalde situaties en op bepaalde tijdstippen. Het is niet omdat men aan een invalsweg zoals de Keizer Karellaan woont, dat men afstand moet doen van het recht op een goede woonomgeving en een veilige straat.

C. Om de overzichtelijkheid van ons verkeersconcept te behouden hebben we geopteerd voor een eenvoudige indeling in categorieën. De praktijk moet steeds genuanceerd worden. We delen de straten in vier grote categorieën in, elk met een eigen aanpak :

- invalswegen : de grote toegangen tot de agglomeratie : Wetstraat, Brugmannlaan, Keizer Karellaan, dikwijls naar het centrum gericht = Radiaal.
- buurtverbindingsweg : verbinden stadsdelen onderling : De Smet De Nayer, Defrélaan, Bergense Steenweg, Ninoofse Steenweg.
- hoofdstraten : de belangrijkste straten van de buurt, waar ook wel wat (te veel) autoverkeer is vb. Hoogstraat, Vlaamse Steenweg.
- woonstraat : al de rest, met als belangrijke variant de winkelstraat.

Natuurlijk zijn er tussenvormen en specifieke gevallen. Maar wij hopen dat met dit raster ieder in zijn omgeving aan de slag kan gaan om eens te testen wat er zou moeten verbeteren.

D. Verwijzing : Hoge mobiliteit voor iedereen kan nooit gerealiseerd worden door het individueel autoverkeer alleen, dat heeft de stadsontwikkeling de laatste decennia in vele steden aangetoond. Gemeenschappelijk vervoer neemt een sleutelpositie in. Goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat iedereen, op eender welk moment, gemakkelijk, op eender welke plaats in de stad kan geraken.

We zeggen : goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat elke Brusselaar, op minder dan vijf minuten van zijn deur, een tram moet kunnen nemen, waar hij minder dan vijf minuten moet op wachten, waarmee hij op minder dan vijf minuten lopen van zijn bestemming aankomt en waarbij een eventuele overstap niet meer dan vijf minuten mag in beslag nemen.

Dit noemen wij de VIJF MINUTENREGEL.

Deze vijf-minutenregel is de basis van de lijn van BRAL omtrent gemeenschappelijk vervoer, dat verder in het betreffende hoofdstuk wordt behandeld.

2. EISEN

ZEVEN HOOFDPRINCIPES :

Deze zeven hoofdprincipes zijn doorheen heel de stad van toepassing. Naargelang de categorie van de straat waar we invallen, worden deze principes verder uitgewerkt en konkreter vertaald.

1. De voetganger is maatstaf voor alle stadsverkeer.
2. Het gemeenschappelijk vervoer krijgt voorrang op alle individueel mechanisch vervoer.
3. De ruimte voor het autoverkeer moet overal tot zijn strikt minimum teruggebracht worden en de, op de auto heroverde, ruimte moet worden gebruikt voor een betere bewoonbare buitenruimte.

4. De veiligheid van de ongewapende weggebruikers moet verhoogd worden ten opzichte van de gepantserde weggebruikers en de snelheid van alle mechanisch verkeer moet worden beperkt door middel van fysieke obstakels (drempels, vernauwingen, bochten, visuele beperkingen).

5. De budgetten van Openbare Werken moeten worden herverdeeld ten voordele van fietsvoorzieningen, leefmilieu, woonomgeving en stadsrenovatie.

6. De Diensten der Wegen moeten worden gereduceerd, geregionaliseerd en gedecentraliseerd.

7. Een leefbare stad wordt straat per straat heroverd en heropgebouwd.

EISEN PER SITUATIE :

voor de invalswegen :

- Er moet een strikte scheiding der verkeerssoorten toegepast worden; dat wil zeggen dat auto's, gemeenschappelijk vervoer, fietsers en voetgangers elk een eigen ruimte toegewezen krijgen.
- De erf functie moet extra beschermd worden en duidelijk gescheiden van het agressieve autoverkeer.
- Er moeten voldoende voetgangersoversteekplaatsen voorzien worden, beveiligd met verkeerslichten; deze moeten minstens aan alle kruispunten voorzien worden en anders op maximum 100 meter van elkaar.
- De oversteeftijd voor voetgangers aan de verkeerslichten moet zo zijn dat de traagste voetganger ruim de tijd heeft om veilig en rustig de baan over te steken.

Enige voorbeelden :

Brugmannlaan : het is niet voldoende op het asfalt witte lijnen aan te brengen, waar zogezegd auto's niet mogen rijden, om het autoverkeer en openbaar vervoer te scheiden.

Wetstraat : een trottoir van een meter breed en bijna geen oversteekplaats voor voetgangers.

voor de buurtverbindingswegen :

- De verkeerssoorten worden gemengd, afgezien van de voetgangers, die hun eigen ruimte behouden.
- De verkeerslichten moeten zo afgestemd worden, dat door een 'groene golf' de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt wordt tot 40 km per uur.
- Bomen, aangepast aan het stedelijk klimaat, zorgen voor visuele vernauwing.
- Aan de kruispunten moeten gemeenschappelijk vervoer en fietsers voorrang genieten (sluissysteem voor fietsers, telebediende verkeerssignalatie voor trams en bussen).
- Aan alle kruispunten moeten zebrapaden zijn, die in het verlengde liggen van de looproute van de voetgangers.

- Het tracee van de zijweg moet, door vb. de parkeerstrook van straatzijde te wisselen, snelheidsvertragend werken.

Voorbeeld :

Op de Anspachlaan is alleszins een zebra-pad nodig aan de Grétrystraat en de Steenstraat.

voor de hoofdstraten :

- De verkeerssoorten worden gemengd, afgezien van de voetgangers, die hun eigen ruimte behouden.
- De asfaltoppervlakte moet tot een noodzakelijk minimum herleid worden. De gewonnen ruimte moet bij de trottoirs gevoegd worden.
- Alle obstakels die met autoverkeer te maken hebben - zoals wegwijzers, parkeermeters, verkeerslichten - moeten geplaatst worden op de ruimte van het autoverkeer.
- Aan kruispunten moeten trottoirs extra verbreed worden.
- Belangrijke kruispunten met verkeerslichten moeten een extra groene fase krijgen, zodat voetgangers ongehinderd het kruispunt in alle richtingen kunnen oversteken.
- Waar veel voetgangers samen komen - scholen, winkels, diensten - wordt de rijweg extra versmald en worden verkeersdrempels aangelegd.

Enige voorbeelden :

. de Hoogstraat.

De betonnen paaltjes, die er vandaag op een halve meter van de trottoirrand staan, verhinderen de auto's niet op de stoep te staan, maar zijn obstakels voor de voetgangers.

. Het kruispunt Kolenmarkt-Lombardstraat is vandaag zo'n asfaltvlakte dat zelfs de auto's het als anarchie ervaren.

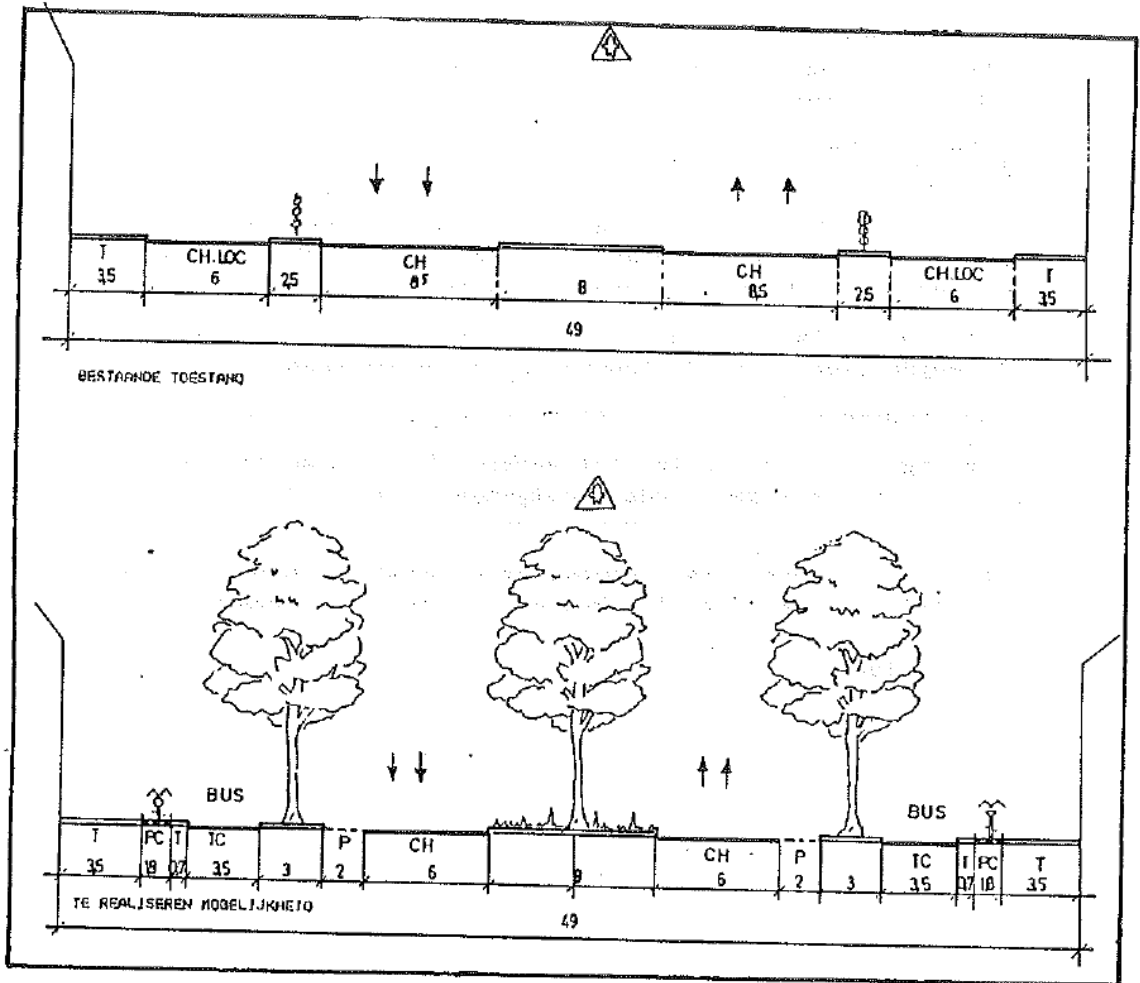
voor woonstraten :

- De voetgangers hebben absolute voorrang.
 - Aan de kruispunten zijn de oversteekplaatsen voor de voetgangers, in het verlengde van de looproute, op hetzelfde niveau als het trottoir.
 - Eenrichtingsstraten moeten zoveel mogelijk afgeschaft worden.
 - Niet gemotoriseerd verkeer - voetgangers en fietsers - mogen in alle straten in alle richtingen.
 - Er is geen scheiding van de verkeerssoorten, dus ook geen niveauverschillen.
 - De maximumsnelheid is 30 km/uur. Hogere snelheid wordt verminderd door verkeersdrempels, straatmeubilair en door het bochtig tracee voor gemotoriseerd verkeer.
 - Alleen lokale bewoners hebben parkeerrecht.
- Enige voorbeelden :
- . In de Warmoesstraat moet (zoals in vele andere straten van St.-Joost) alle verkeer in twee richtingen kunnen.
 - . De trottoir moet daar op de volledige breedte van de straat aangelegd worden.

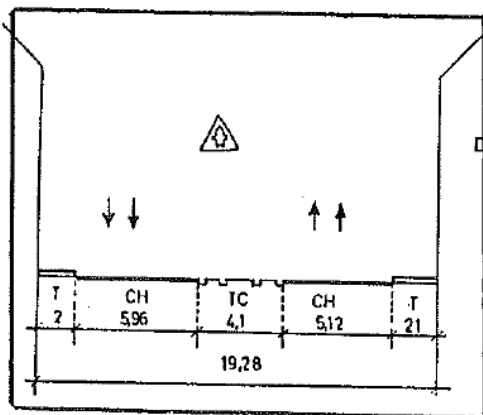
voor kruispunten :

- Aan de kruispunten moeten gemeenschappelijk vervoer en voetgangers voorrang genieten.
- Gemeenschappelijk vervoer krijgt voorrang door een telebediende verkeerssignalisatie.
- Fietsers krijgen voorrang door een sluisstelsel : wachtplaats vóór het gemotoriseerd verkeer en lichten die voor hen iets vroeger als voor de anderen, groen worden.
- Aan de kruispunten moeten de zebrapaden rechtstreeks in het verlengde liggen van de looproute van de voetgangers.
- Aan kruispunten moeten trottoirs extra verbreed worden.
- Belangrijke kruispunten met verkeerslichten moeten een extra groene fase krijgen, zodat voetgangers ongehinderd het kruispunt in alle richtingen kunnen oversteken.
- Bij kruispunten van woonstraten, wordt de oversteekplaats een plateau, verhoogd tot het niveau van de trottoirs.

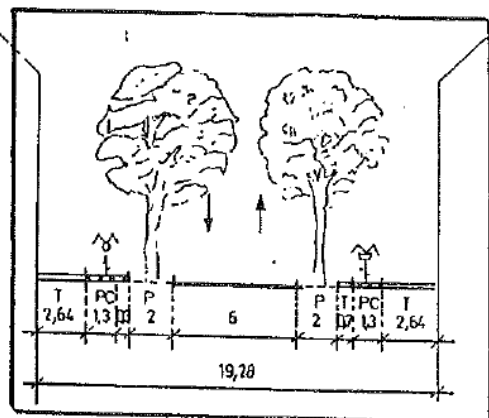
voor trottoirs :



LEOPOLD III LAAN (autostrade naar Zaventem)



BESTAANDE TOESTAND



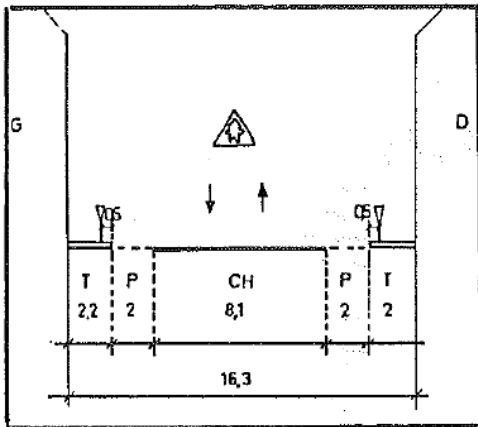
TE REALISEREN MOGELIJKHEIT

OUDERGEMLAAN

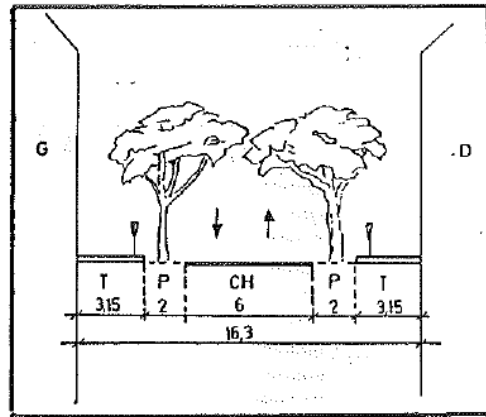
DE LIJN VAN BRAL

RUIM BAAN VOOR VOETGANGERS

(Voorbeelden uit een onuitgegeven Witboek van de Agglomeratieraad)
3.1.1./6.

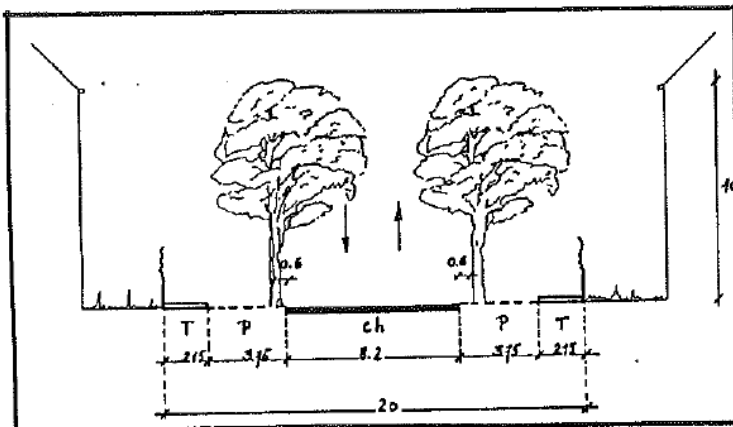


BESTAANDE TOESTAND

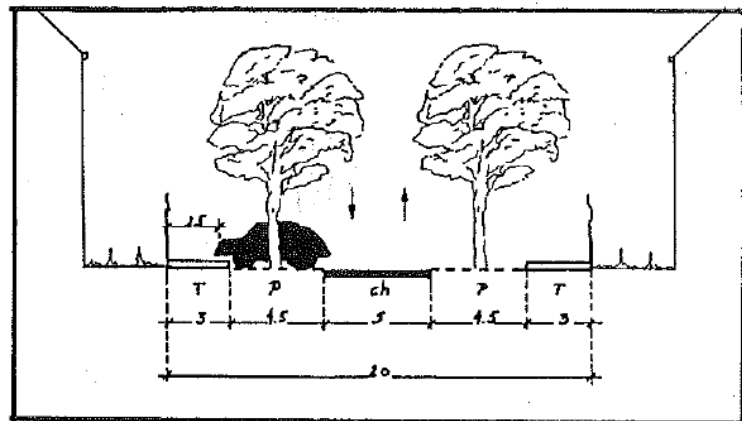


TE REALISEREN MOGELIJKHEID

Waverse steenweg in de buurt van de Koninklijke Jacht



BESTAANDE TOESTAND



TE REALISEREN MOGELIJKHEID

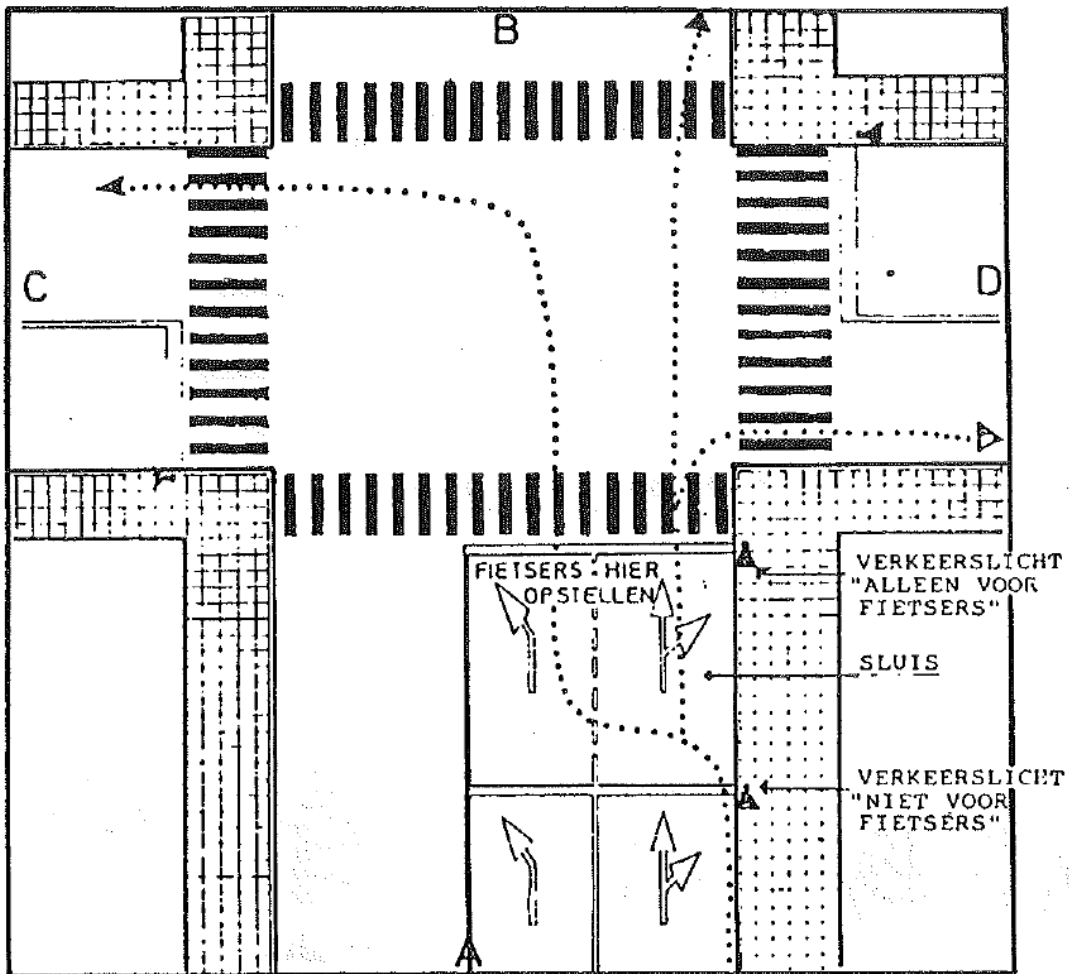
Molièrelaan

DE LIJN VAN BRAL

RUIM BAAN VOOR VOETGANGERS

-De ruimte voor het autoverkeer moet overal tot zijn strikt minimum teruggebracht worden.

(voorbeelden uit een onuitgegeven witboek van de Agglomeratieraad)



DE LIJN VAN BRAL

RUIM BAAN VOOR VOETGANGERS

KRUISPUNTEN:

-Fietzers krijgen voorrang door een sluisstelsel.