# De leefwijk

## 7 principes voor circulatieplannen

# De leefwijk

## 7 principes voor circulatieplannen

CITIZENS ACTION BRUSSELS

HEROES FOR ZERO

CleanCities

BRAL
is een stadsbeweging die ijvert voor een duurzaam Brussel. We strijden samen met onze leden en partners voor een milieuvriendelijke, betaalbare en solidaire stad. BRAL voert acties, doet aan lobbywerk, ondersteunt bewonersinitiatieven en geeft advies aan de overheid. Ons werkterrein is de Brusselse metropolitane regio in al haar sociale en culturele diversiteit.

www.bral.brussels

HEROES FOR ZERO
is een burgergroep die opkomt voor verkeersveiligheid en betere openbare ruimte. Wij willen nul verkeersdoden en nul zwaargewonden in de Brusselse straten. Wij willen een stad die het sociale leven voorrang geeft op de doorstroming van gemotoriseerd verkeer. En wij willen een stad die eerst en vooral aan de meest kwetsbaren denkt – kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Heroes for Zero is een non-profit-organisatie die lokale burgercollectieven ondersteunt in verschillende Brusselse gemeenten, zoals 1030/0 in Schaarbeek, 1083/0 in Ganshoren, enz.

www.heroesforzero.be

CLEAN CITIES CAMPAIGN
is een netwerk van burger-, milieu-, gezondheids- en andere maatschappelijke organisaties in heel Europa die campagne voeren voor schonere, gezondere en leefbaardere steden - van Frankrijk, Italië en Spanje tot België, Polen en het Verenigd Koninkrijk. Samen pleiten we voor actieve, gedeelde en elektrische mobiliteit, en voor beleid om de verschuiving naar schoner vervoer te ondersteunen, zoals lage- en zero-emissiezones, zones met weinig verkeer en schoolstraten.

www.cleancitiescampaign.org

## COLOFON

Deze publicatie kwam tot stand dankzij Transport & Mobility Leuven (TML).

HOOFDREDACTIE
Marie-Charlotte Debouche (Clean Cities), Tim Cassiers, Lieselotte Gevens (BRAL)

REDACTIE
Dirk Engels (TML), Philippe Serruys, Wiet Vandaele (Heroes for Zero), Jens Mueller (Clean Cities), Maya Maes, Raf Pauly (BRAL) en Bernard Dehaye. Met dank aan Florine Cuignet (Gracq) en Arne Robbe (walk. brussels)

EINDREDACTIE
Maya Maes (BRAL)

VERTALING
Languageburo

GRAFISCHE VORMGEVING
mpointproduction

ILLUSTRATIES
Philippe Serruys (Heroes for Zero) Alle illustraties worden gepubliceerd onder de creative commons licentie nr. CC BY-NC-SA 4.0.

FOTOGRAFIE
Alle foto's worden gepubliceerd onder de creative commons licentie nr. CC BY-NC-SA 4.0 tenzij anders vermeld.

Publicaties kan je bestellen via 02 217 56 33 of info@bral.brussels.

Deze publicatie gebruikt papier uit verantwoord beheerde bossen en vegetale inkt.

V.U.
Tom Lootens, BRAL, Zaterdagplein 13, 1000 Brussel

Wettelijk depotnummer: D/2022/1969/01

Met de steun van

brussel

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST





# VOORWOORD

Overal ter wereld zijn steden anders gaan denken over de invulling van de openbare ruimte. De uitdagingen zijn dan ook niet min: luchtkwaliteit, geluid, hitte, verkeersveiligheid, stress, densiteit,… Tegelijk zoeken ze plaats om de noden te lenigen van stadsbewoner uit de 21ste eeuw. Groen en blauw blijken essentiële elementen voor onze mentale gezondheid. Speelruimte en actieve mobiliteit zijn dan weer ingrediënten voor de fysieke gezondheid van jong en oud. En om te komen tot burgerschap en cohesie hebben we nood aan verblijfs- en ontmoetingsplaatsen. Wijken waar deze functies ruimte krijgen, noemen we in deze publicatie leefwijken.
De zoektocht naar ruimte voor deze functies zet de norm van de laatste decennia onder druk, namelijk dat de openbare ruimte in de eerste plaats circulatieruimte is. Daarmee komt vooral de dominantie van de individuele wagen in het vizier. Niet alleen is deze de grootste slokop uit dat verhaal - volgens het Observatorium van Brussel Mobiliteit neemt hij tot 70% van de beschikbare ruimte in. Hij is ook de bron van vele stedelijke problemen zoals verkeersonveiligheid, luchtvervuiling, geluidshinder, hitte-eilanden, ongezonde levensstijl…

Om een andere invulling te kunnen geven aan de openbare ruimte zal de auto plaats moeten inleveren. *Le tout à la bagnole, c'est fini.* De vraag is echter hoe en welke plaats je 'm dan wel nog geeft. Hier komen circulatieplannen als instrument naar voren. Voorbeelden als Gent, Barcelona, Londen of Utrecht inspireren hierin. Ze slagen erin om de autodruk naar beneden te halen en ruimte vrij te maken in het hart van de wijken en daarbuiten. Het Brussels gewestelijk mobiliteitsplan Good Move gaat ook in die richting. Door maximaal doorgaand autoverkeer te weren beoogt dit plan autoluwe wijken.
BRAL, Clean Cities Campaign en Heroes for Zero zijn gewonnen voor deze dynamiek. We geloven dat goede circulatieplannen mogelijkheden bieden om onze wijken tot leefwijken om te toveren. Om te weten hoe dat kan, gingen we ten rade bij Transport & Mobility Leuven (TML). Zij bestudeerden binnen- en buitenlandse voorbeelden en leverden ons een rapport af met de elementen die zo'n circulatieplan doen slagen en de afwegingen die hierbij spelen. Deze publicatie is onze hertaling van dat rapport. We distilleerden er zeven organisatieprincipes uit die volgens ons nodig zijn om met circulatieplannen het verschil te maken. Voor ons als burgerbewegingen is het de blauwdruk, de meetlat waartegen wij toekomstige en huidige plannen houden.
We hopen dat het een bron van inspiratie en een leidraad kan zijn voor huidige en toekomstige plannen in Brussel. Voor de planner boven de tekentafel. Voor de politicus die het kader uitzet. Voor de burger die zijn of haar ambities formuleert. Maar bovenal hopen we dat het een leidraad kan zijn om tot een gesprek te komen over de toekomstige inrichting en functie van de openbare ruimte en de plaats die mobiliteit hierin krijgt.

Wij wensen u veel leesplezier.
BRAL, Clean Cities Campaign en Heroes for Zero

# INHOUDSOPGAVE


Voorwoord 5

Inhoudsopgave 7

Lexicon 8

Ambitie en opbouw 9

WAAROM? Naar Brusselse leefwijken 11

WAT? Principes voor leefwijken 16

1 — De leefwijk spiegelt de 15-minutenstad 18

2 — Ruimtelijke (autovrije) kernen structureren de leefwijk 20

3 — Het voetgangersnetwerk is de hoofdstructuur van de leefwijk 22

4 — Een veilig en comfortabel fietsnetwerk maakt van de fiets een alternatief voor de auto binnen de leefwijk 24

5 — Vlotte en goed ingerichte openbaar vervoersassen 26

6 — Een hiërarchisch autonetwerk leidt het autoverkeer via de juiste straten 28

7 — Elke plek in de leefwijk is toegankelijk 30

HOE? Proces 32

Checklist 40

# LEXICON

BESTEMMINGSVERKEER
Verkeer dat ter plaatse, in een leefwijk moet zijn.

COLLECTOR
Weg waarover het autoverkeer wordt geleid om de leefwijk in en uit te rijden. Dit ontlast de andere (lokale) wegen binnen de wijk.

DOORGAAND VERKEER
Verkeer dat doorheen de leefwijk rijdt met het begin- en eindpunt buiten de wijk.

DOORSTROOM
De vlotheid van het verkeer. Het wordt beïnvloed door de inrichting van de weg, het aantal mogelijke conflicten en de hoeveelheid verkeer.

FILTER
Een manier om het circulatieplan fysiek af te dwingen. Zowel via camera's als paaltjes of andere fysieke ingrepen wordt het voor bepaalde vervoerswijzen niet meer mogelijk om door te rijden.

*GOOD MOVE*
Het regionaal mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bevat de richtlijnen voor de mobiliteit voor 2020-2030.

LOKAAL VERKEER
Verkeer met het begin- en eindpunt in de leefwijk.

LOKALE WEG
Elke weg in de leefwijk die geen collector of randweg is, enkel gebruikt voor lokaal en bestemmingsverkeer.

MAASWEG
In het *Good Move* plan; de wegen die de autoluwe wijk -ofte maas- afbakenen. deze vervullen de functie van randweg. Deze zijn gedefinieerd op twee niveau's, met name

PLUS WEG
In het *Good Move* plan; weg bestemd voor verkeer op regionale schaal.

COMFORT WEG
In het *Good Move* plan; weg bestemd voor bovenlokaal verkeer.

*MODAL SHIFT*
De verandering van vervoerswijze. Om een meer duurzame mobiliteit te bereiken moet er een modal shift komen van personenwagens richting te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer.

*MODAL SPLIT*
De verdeling van de vervoerswijzen. Met andere woorden hoeveel procent van de mensen gaat te voet/ rijdt met de fiets/ met de auto of gebruikt het openbaar vervoer.

MULTIMODALITEIT
Een combinatie van verschillende vervoerswijzen te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de auto.

RANDWEG
Weg gelegen aan de rand van de leefwijk. Het zijn straten met een grotere capaciteit, waardoor verschillende vervoerswijzen ze kunnen gebruiken, zonder de andere te doorkruisen. Voor het autoverkeer loopt een verplaatsing tussen de wijken via deze randwegen.

STAD 30
Brussels beleid om snelheden van het verkeer te beperken tot 30 km/u. Deze beslissing werd ingevoerd in 2021.

STOP-PRINCIPE
Principe dat vervoersmiddelen rangschikt naar wenselijkheid voor de samenleving. Het vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (en collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, het Privé gemotoriseerd vervoer.

*TRAFFIC CALMING*
Fysieke en/of andere interventies om de veiligheid van automobilisten, voetgangers en fietsers te verbeteren. Het heeft tot doel om overdreven snelheid en ander gevaarlijk rijgedrag in buurten te bestrijden.

VIERKANT GROEN
Het verkeerslicht staat op groen aan alle vier de kanten van een kruispunt voor fietsers en voetgangers. Op die manier is het veilig voor hen om over te steken want er kan geen gemotoriseerd verkeer afdraaien.

WEGCAPACITEIT
Het maximaal aantal auto's dat een weg per tijdsspanne kan verwerken.



# AMBITIE EN OPBOUW



In deze publicatie schuiven we het concept 'leefwijken' naar voren. Hiermee doelen we op gezonde, aangename, productieve en klimaat-robuuste wijken. Tegelijk focussen we op één van de middelen om daartoe te komen, namelijk het circulatieplan. Immers, het herbekijken van de mobiliteitsruimte is een cruciale voorwaarde om de ruimtelijke kwaliteit van de leefwijk te bekomen.

Circulatieplannen staan sinds enkele jaren in het hart van het Brussels mobiliteitsdebat. Daar zullen ze ongetwijfeld nog even blijven staan. Met het gewestelijke mobiliteitsplan *Good Move* zette het Brussels Gewest autoluwe wijken centraal in haar visie op de stad en de mobiliteit van de toekomst. Zo wil Good Move wijk per wijk aan *traffic calming* doen. Samen met de Stad 30 is het circulatieplan de tool om dit te bereiken. In 2022 kwam dat proces al in tien Brusselse wijken op gang. Elk jaar zullen er vijf nieuwe wijken volgen tot 2030. In de Brusselse vijfhoek, Collignon (Schaarbeek) en Kuregem (Anderlecht) vonden in de zomer van 2022 de eerste ingrepen plaats. Daarnaast zagen we in verschillende wijken al - kleinschalige - initiatieven onder impuls van bewoners, zoals in de Broustinwijk (Jette), Stobbaerts (Schaarbeek), Maritiem (Molenbeek), …

De doorlopen planning in de eerste wijken en de reacties op de uitvoering nopen tot reflectie. Verliep het proces transparant genoeg voor bewoners en stakeholders? Werd er soms (te) snel gelopen voor bepaalde groepen in de maatschappij? Zijn de concrete opzet en doelstellingen voor de circulatieplannen duidelijk genoeg geformuleerd als vertrekpunt voor het debat?

Maar evengoed vragen de uitgewerkte schema's een kritische lezing. Overal leken ze wel een stap in de goede richting. Maar zijn ze voldoende om tot een mobiliteitsomslag te komen? Besteden ze genoeg aandacht aan de invulling van de openbare ruimte? Zijn de concepten en instrumenten concreet genoeg geformuleerd? Structureren ze optimaal (de mobiliteit in) onze wijken in functie van de beoogde doelstellingen?

Het kader van Good Move biedt vooral een opportuniteit om de omslag te maken. Dat vergt openheid over de doelstellingen en een lang en soms moeilijk debat over de manier om die te bereiken. In dat debat is het goed om vanuit heldere uitgangspunten te vertrekken. Voor ons is dat het optimaal benutten van het instrument circulatieplannen.

Met deze publicatie willen we conceptueel en theoretisch toelichten wat we daarmee bedoelen. Het gaat er ons om dat een circulatieplan meer moet zijn dan een op zichzelf staande oefening van wat spelen met pijltjes en rijrichtingen. Het vergt ten eerste een duidelijk beeld van welke plaats we nog aan de auto willen geven in de stad van de toekomst. En ten tweede vraagt het dat we duidelijke doelstellingen koppelen aan wat we ermee beogen. Good Move noemt het doel een autoluwe wijk. Wij spreken over een leefwijk.

## BINNEN - EN BUITENLANDSE VOORBEELDEN

Transport en Mobility Leuven baseerde haar rapport op inspirerende voorbeelden uit binnen- en buitenland. Deze voorbeelden zijn talrijk: in de Europese steden is er nu een echte beweging aan de gang van een auto-gerichte ruimte naar een meer evenwichtige verdeling tussen vervoerswijzen en functies. De Covid crisis zette deze schreeuwende behoefte aan ruimte nog meer in het licht, en heeft deze overgang daarmee versneld.

Het is belangrijk om te leren van wat andere steden op dit vlak doen. Ook al hebben niet alle

steden dezelfde kenmerken, ze worden vaak wel met dezelfde problemen geconfronteerd en ze dragen allemaal een grote verantwoordelijkheid tegenover hun burgers. Brussel is weliswaar geen Gent of Parijs, maar we staan voor dezelfde uitdagingen als andere Europese steden. Op die manier is de expertise van sommige de kracht van andere.

In deze mondiale context van transitie is Brussel geen uitzondering. Het is zelf ook een van de steden die anderen inspireert. In 2020 kreeg het regionale plan Good Move de Europese prijs voor het beste plan op het gebied van duurzame ontwikkeling van stedelijke mobiliteit. Meer algemeen in België hebben de voorbeelden van Gent en Leuven ook een belangrijke invloed in het buitenland.

Daarom betreffen sommige van de opgenomen voorbeelden ook België zelf. Zo kunnen ook andere overheden hieruit leren in hun streven naar duurzame wijken. Daarnaast halen we ook een aantal voorbeelden van praktijken uit het buitenland aan. Allen zijn ze bedoeld als inspiratie om de transitie te maken.

## OPBOUW VAN HET DOCUMENT

In “Leefwijken - zeven principes voor circulatieplannen” stellen wij, BRAL, Clean Cities Campaign en Heroes for Zero onze visie op leefwijken voor en leggen we uit waarom circulatieplannen een noodzakelijk middel zijn om tot deze leefwijken te komen.

In een eerste deel gaan we in op het WAAROM. Onze keuze voor het concept leefwijken wordt hier toegelicht. We formuleren duidelijke en scherpe doelstellingen over wat we met leefwijken beogen. Circulatieplannen zijn volgens ons een instrument om een deel van deze doelstellingen te realiseren. Maar we staan ook stil bij andere (mobiliteits)instrumenten die dit mee moeten onderbouwen.
De mobiliteit van een leefwijk wordt namelijk niet enkel gerealiseerd door een circulatieplan op zich, maar door de combinatie met andere maatregelen.

WAT een leefwijk maakt, vormt het tweede deel van de publicatie. We schuiven de zeven principes voor een leefwijk naar voren zowel op vlak van de **circulatie en organisatie** als op vlak van de **inrichting**. Dit conceptueel kader vormt het hart van de publicatie. Deze principes zijn de kapstok van de leefwijk en dienen ook als leidraad bij het opstellen van een circulatieplan.

In het laatste deel geven we een aantal reflecties en essentiële stappen mee HOE te komen tot een circulatieplan, dat dus moet bijdragen tot een leefwijk We geven verschillende afwegingen mee die een rol spelen bij het opstellen van het plan. Ook bespreken we de implementatie en de communicatie van het plan. Tot slot stellen we een evaluatiekader voor om de voorliggende plannen te beoordelen. Daarbij stellen we kritische vragen die nagaan of de doelstellingen op de verschillende vlakken gehaald worden en of de nodige bouwstenen aanwezig zijn en goed gecombineerd worden om te komen tot een nieuw, multimodaal verkeerssysteem zodat echte leefwijken kunnen ontstaan. Dit kader draagt bij tot de afweging tussen het ‘maximaal haalbare’ en het ‘minimaal nodige’. Ook wij gebruiken zelf dit kader om voorliggende plannen te evalueren.

Onze eerste analyse van de Brusselse vijfhoek kan je hier vinden.



# WAAROM? NAAR BRUSSELSE LEEFWIJKEN



Een leefwijk past in de stad van de toekomst. Het aanpakken van de autodruk in de leefwijk is in de eerste plaats een middel om problemen als verkeersonveiligheid, luchtvervuiling en geluidsoverlast aan te pakken, maar ook om ruimte vrij te maken voor andere stedelijke functies. De leefwijk zorgt ervoor dat dagelijkse activiteiten vlot te voet of met de fiets te bereiken zijn. Ze is robuust en het is er gezond en aangenaam toeven met ruimte voor groen en blauw. Ze zet aan tot actief bewegen, spelen, ontmoeten en verblijven.

In de stad anno 2022 is het reorganiseren van de mobiliteit de eerste vereiste om ruimte te kunnen geven aan alle andere functies die deze stad vervullen. Daarom kan deze oefening niet los worden gezien van het opstarten van een debat over de rol van de publieke ruimte. En nog ruimer kan dat niet los gezien worden van het stedelijk ontwikkelingsbeleid in het algemeen. Een stad op mensenmaat betreft niet alleen de open ruimte maar ook de stedelijkheid en de bewoonbaarheid.

In deze publicatie ligt onze focus op de publieke ruimte en meer bepaald op de plaats die we hier (nog) geven aan mobiliteit. We formuleren hier dus onze doelstellingen voor een leefwijk inzake de organisatie van de mobiliteit en de openbare ruimte.

## DOELSTELLINGEN VAN EEN LEEFWIJK

Met de leefwijk willen we de levens- en verblijfskwaliteit verhogen voor iedereen dankzij kwaliteitsvolle ingrepen in de publieke ruimte.

Een wijk die de **fysieke en mentale gezondheid** van haar inwoners voorop stelt
- Dankzij goede luchtkwaliteit
- Dankzij verminderde geluidsoverlast
- Dankzij meer groen en minder stress
- Dankzij meer ruimte voor bewegen, sport en spel
- Dankzij verkoeling door vergroening, water en ontharding

Een wijk die **robuust en weerbaar** is
- Dankzij meer bomen, planten en verhoogde biodiversiteit
- Dankzij ontharding en kwaliteitsvolle bodems
- Dankzij betere waterinfiltratie en afvoer

Een wijk die **veilig** is voor haar bewoners en gebruikers om zich te verplaatsen
- Dankzij verminderde verkeersdruk
- Dankzij lagere toegelaten snelheden
- Dankzij een betere organisatie van de verkeers-stromen

Een wijk die **bereikbaar** is voor bewoners, bezoekers, shoppers, werknemers, sporters,...
- Dankzij toegankelijkheid voor iedereen: kinderen, ouderen, mensen met beperkte mobiliteit, voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten en leveranciers
- Dankzij voldoende en veilige ruimte voor alle verplaatsingen
- Dankzij leesbare en duidelijk gestructureerde netwerken voor alle verplaatsingswijzen

Een wijk waar **essentiële stedelijke functies** een plaats krijgen
- Dankzij ruimte om te ontspannen, te ontmoeten, te spelen, te vertoeven, …
- Dankzij autovrije plekken als lokale centra voor het buurtleven en de sociale cohesie
- Dankzij groene en blauwe ruimte voor mens en dier

Een wijk waar het **aangenaam wonen, werken en leven** is
- Dankzij de nabijheid van diensten zoals scholen, gezondheid, sportinfrastructuur,...
- Dankzij een impuls voor de lokale economie en een buurtgericht aanbod

## EEN CIRCULATIEPLAN ALS MIDDEL

Een circulatieplan organiseert in de eerste plaats de nood tot en de manier waarop we ons verplaatsen. Maar het kan veel meer. Voor ons schaalt een goed circulatieplan zich in en gaat verder dan mobiliteit: het is een multimodaal verkeerssysteem in functie van een wijk die robuust is en waar het aangenaam leven is: de leefwijk.

Natuurlijk is een circulatieplan in de eerste plaats een mobiliteitsinstrument gericht op de auto. Het geeft aan hoe je met de auto van A naar B door de stad rijdt. Pas door het te kaderen in de leefwijk krijgt een circulatieplan ook expliciete doelstellingen mee. Dan wordt het een instrument om de druk van het autoverkeer beperken en kanaliseren. Door bijvoorbeeld filters toe te passen en bepaalde plaatsen af te sluiten voor het autoverkeer, stimuleer je tevens om voor bepaalde verplaatsingen de wagen te laten staan. Dat is niet zo maar een onrealistische oproep: de analyse van het huidige verplaatsingsgedrag in Brussel toont dat bijna de helft van de autoverplaatsingen gaan immers over een afstand van minder dan 5 km.

Het circulatieplan is daarnaast een handleiding voor wanneer je toch nog met de auto in de stad moet zijn. Door een duidelijke, leesbare structuur aan te brengen die gericht is op bereikbaarheid en niet op door-rijdbaarheid, verloopt je autoverplaatsing vlotter en minder stressvol.

Bovendien weten we dat het werkt. We kunnen rekenen op een algemene daling van het autoverkeer bij de invoering van de nieuwe circulatie. Volgens academisch onderzoek leidt het schrappen van ruimte voor autocirculatie op korte termijn tot een reductie van 10% minder autoverkeer, op lange termijn is dit zelfs 20%1 .

Als je het op die manier aanpakt, herverdeelt een circulatieplan de ruimte. De twee gaan bovendien hand in hand. De ruimte die vrijkomt, kan immers de alternatieven voor autoverplaatsingen aantrekkelijker en veiliger maken. Steden staan bovendien voor meerdere uitdagingen: vergroenen, verblauwen, ontharden, leven, … Door het circulatieplan te kaderen in het concept van een leefwijk, kan je het koppelen aan een visie op die vrijgekomen ruimte die verder gaat dan mobiliteit. Door onze verplaatsingen anders te organiseren maken we plaats vrij voor ontmoeten, verblijven, spelen, groen, blauw, …

Ondanks dat Good Move algemeen uitgaat van een daling van het autogebruik, schuift het deze principes niet expliciet naar voren. Er is geen sprake van een volledige uitbanning van doorgaand autoverkeer, en al helemaal niet van verplaatsingen per auto binnen de wijk. Dit wel doen, is essentieel om de doelstellingen te bereiken.

Voorbeelden als Gent, Leuven, Barcelona, Utrecht en Londen geven aan hoe goede circulatieplannen effectief bijdragen aan de geschetste doelstellingen. Bij de principes in het volgende hoofdstuk maken we de voorbeelden uit deze steden concreet.

Door het autoverkeer uit de wijken te halen heeft een leefwijk nood aan auto-assen die het verkeer rondom de wijken leiden: randwegen. Toch hoeven deze niet de structurering van je mobiliteitsnetwerk blijven bepalen.

Een interessante ervaring is de aanpak in Barcelona. Daar nam men bij de eerste plannen de organisatie van het autoverkeer als vertrekpunt, weliswaar met grote aandacht voor de mogelijkheden van de andere modi. Thans zijn ze er overgestapt naar een aanpak waarbij men eerst de assen voor voetgangers en fietsers bepaalde (zie hieronder).

Barcelona koos, na eerst afzonderlijke wijken te reorganiseren volgens een hiërarchische logica van het autonetwerk, voor een andere aanpak. De stad werkte voor een gans stadsdeel een netwerk van 'groene' autoluwe straten en pleinen uit waarna ze de assen voor autoverkeer erin paste.

- Green street with pedestrian priority
- Green street without pedestrian priority
- Octagonal squares
- Urban green corridors
- Green spaces

BRON Ajuntament de Barcelona

## EEN COHERENT BELEID

Leefwijken vragen echter meer dan enkel circulatieplannen. Om ruimte vrij te maken volstaat het niet dat de autoverkeerstromen andere routes volgen. Ook het **globaal aantal autobewegingen** mag zeker niet toenemen, maar **moet afnemen**. Dit is nodig om de verschuiving van de verkeersstromen naar de randwegen mogelijk te maken.

In **Barcelona** stelde men dat een algemene reductie van 21% [2] van het autogebruik aangewezen was opdat de hoofdwegen het extra verkeer zouden kunnen opvangen. Daartoe werd de 'push' (de nieuwe circulatie van het autoverkeer) aangevuld door sterke 'pull'-maatregelen: een geoptimaliseerd en versterkt openbaar vervoerssysteem en een sterke uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk met directe verbindingen doorheen de stad.

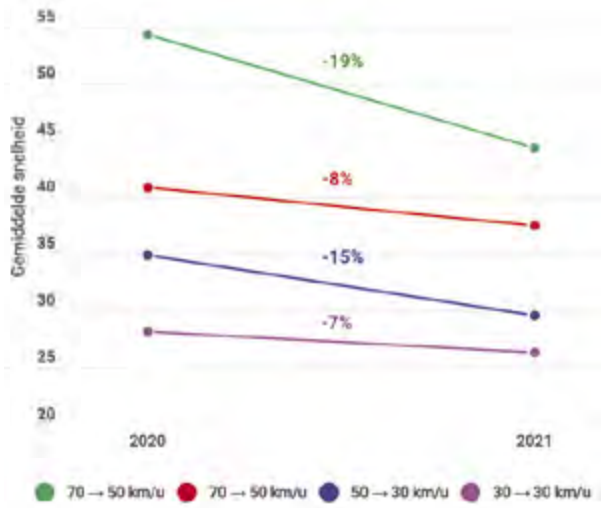
In het Good Move plan wordt uitgegaan van een daling van de autodrukte in het Brussels Gewest van 21%. Dit komt overeen met de stelling in Barcelona dat een dergelijke reductie nodig is opdat de hoofdwegen het extra verkeer zouden kunnen opvangen.

Daartoe is het nodig dat er op lokaal vlak, maar ook op regionaal en hoger vlak, stimulerende en afremmende maatregelen genomen worden om het autogebruik te beheersen, te verminderen, te vertragen en het gebruik van duurzame modi uitdrukkelijk te ondersteunen.

**Een verblijfsomgeving**

Een leefwijk vraagt ook dat de **snelheid** van auto's afgestemd is op die omgeving. De eerste reden hiervoor is natuurlijk verkeersveiligheid. Vertraging maakt het verkeer veiliger. Maar tegelijk sluit het beter aan bij de verblijfszone die de stad is. Het zorgt er niet alleen voor dat andere modi beter kunnen samenleven met het autoverkeer, het biedt ook ademruimte aan slenteraars, keuvelaars en spelende kinderen.

In **Brussel** werd op 1 januari 2021 nagenoeg




het hele gewest Stad 30. Sinds dan is 30 km/u de norm behalve op een beperkt aantal grote assen. Een jaar later bleek dat de gemiddelde snelheid overal omlaag ging, ook op de andere wegen. Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden daalde. En ook niet onbelangrijk: er was minder geluidsoverlast, wat de leefkwaliteit ten goede komt.

**Een juiste prijs voor verplaatsingen**
Naast *nudgen* naar het gewenste gedrag is het ook nodig om rechtstreeks in te spelen op de autoverplaatsing. De meest effectieve manier om dat te doen is om een financiële prikkel te geven die het gebruik van de auto ontraadt. Een belangrijke stimulans is de **zonale heffing** voor elke verplaatsing binnen, in en uit het gewest.

**Stockholm** voerde in 2007 een cordonheffing in. Vanaf dat moment moest je in functie van het tijdstip een heffing betalen telkens je de stad in of uit reed. Dit leidde tot een daling van het autoverkeer met 22%[3], met positieve effecten op de lokale economie door tijdswinsten en voor de stedelijke omgeving door de verbeterde luchtkwaliteit en aantrekkelijkheid.

Tegelijkertijd moeten de fiscale voordelen die autogebruik stimuleren, zoals salariswagens, verdwijnen.

**Parkeren afgestemd op leefwijken**
Volgens Brussel Mobiliteit staan auto's 90% van de tijd stil. Parkeren neemt dus evengoed veel ruimte in. Om meer openbare ruimte aan bewoners en bezoekers te geven is de **afbouw van parkeren op straten en op pleinen** essentieel. Ook parkeergarages lokken autoverkeer naar het hart van de leefwijken. Speciale lussen zouden ervoor kunnen zorgen dat het autoverkeer enkel via bepaalde routes de wijk in kan rijden. Maar idealiter wordt de aanwezigheid van deze parkings in het centrum van de wijk in vraag gesteld.

Aansluitend bij de algemene mobiliteitsstrategie die de duurzame modi maximaal stimuleert, kiest **Amsterdam** in de huidige parkeerstrategie resoluut voor parkeren in garages in plaats van op straat. Zo worden de straten autoluwer terwijl de parkeerproblemen kleiner worden. Dit creëert ruimte voor voetgangers, fietsers en een aangenamer verblijfsklimaat in de stad.

1 — Frédéric Héran. Trafic induit et trafic évaporé. Infrastructures routières, déplacements urbains et modes de vie, Communication au 13e séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports TRA – Paris La Défense – 15-16 avril 2014

2 — Livable neighborhoods for sustainable cities: Insights from Barcelona, XXV International Conference Living and Walking in Cities - New scenarios for safe mobility in Urban Areas, 9-10 september 2021, Brescia, Italy

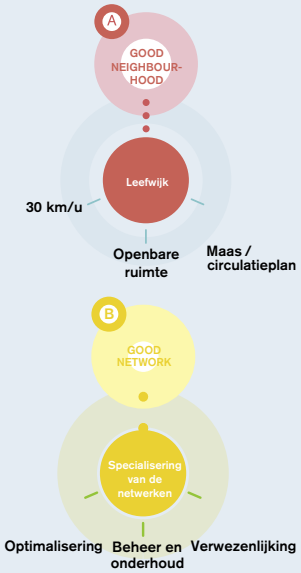
3 — The Stockholm congestion charges: an overview, Centre for Transport Studies, Stockholm, Jonas Eliasson, KTH Royal Institute of Technology CTS Working Paper 2014:7



# HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN 2020-2030 ' GOOD MOVE' BIEDT EEN KADER VOOR DE OPMAAK VAN CIRCULATIEPLANNEN

**Good Move gebruikt het woord 'maas' voor wat wij leefwijken noemen. De term 'randweg' duidt op de grote assen die zo'n wijk omgeven. Dit kunnen wegen zijn van het type Auto PLUS of type Auto COMFORT. Het is de bedoeling dat de circulatiemaatregelen ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer en een groot deel van het bestemmingsverkeer maximaal van de randwegen gebruikmaken.**

Een wijk omgeven door randwegen




Tegenwoordig wordt vooral de term 'autoluwe wijk' gebruikt. Om daartoe te komen stelt Good Move zes actieprogramma's voor, waarvan '*Good neighbourhood*' en '*Good network'* in deze context het meest relevant zijn.

Het actieprogramma '*Good neighbourhood*' verzamelt de acties van Good Move die betrekking hebben op de organisatie van de mobiliteit in de wijken.

De ambitie is om grote verkeersluwe zones te ontwikkelen, met een diameter van 1 tot 2,5 km. Autoverkeer is er mogelijk voor lokale toegang, maar doorgaand verkeer wordt sterk ontmoedigd. De snelheden worden systematisch verminderd door de invoering van een voor de gebruikers begrijpelijke snelheidsbeperking van 30 km/u. Dit wordt nog versterkt door concrete inrichtingen: poorteffecten, plaatselijke versmallingen, signalisatie, ...

In de rustige woonwijken is de ambitie om de breedte van de rijbaan voor auto's te beperken en aldus de snelheid van het verkeer te verlagen, en om de ruimte voor het parkeren van auto's te beperken ten voordele van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het actieprogramma '*Good network*' verzamelt de acties die te maken hebben met de verplaatsingswijzen.

De ambitie is te komen tot een optimalisatie van de beschikbare ruimte en bestaande infrastructuur, met een betere verdeling ten voordele van de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer.

Het stelt een multimodale specialisatie van de wegen voor die alle verplaatsingswijzen integreert. Voor elk van deze modi legt het een structurerend netwerk vast (stappen, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (auto's) en vrachtwagens).

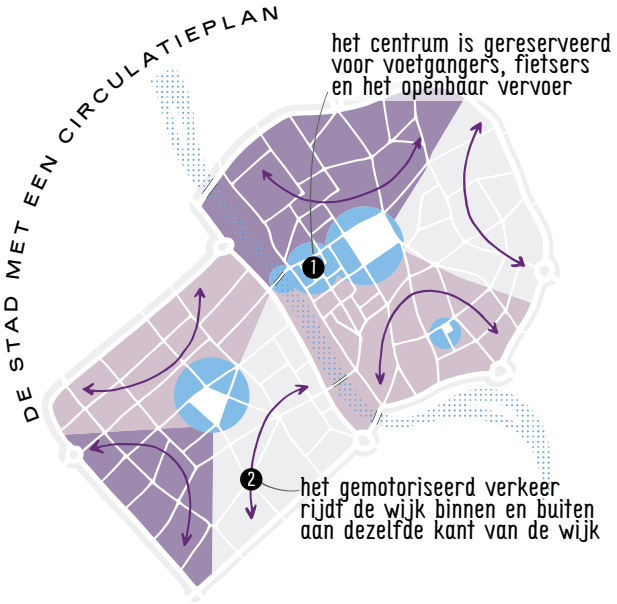
Dat laat toe om gericht de servicegraad van de verschillende netwerken te garanderen door preventief beheer en regelmatig onderhoud.

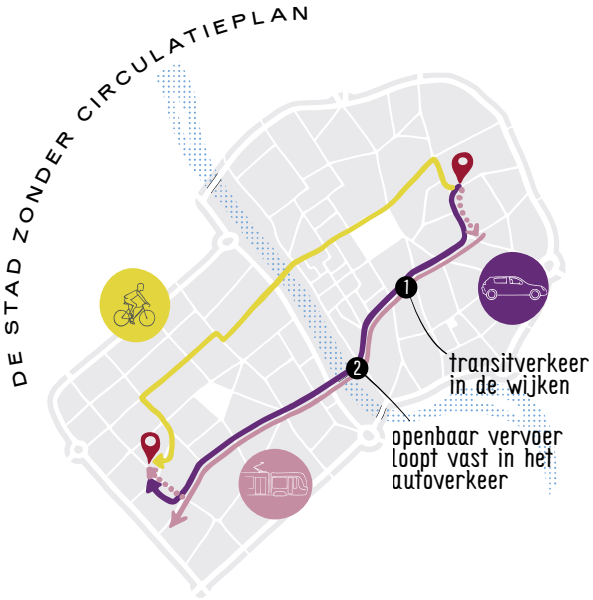
Deze twee programma's zijn met elkaar gelieerd. De grote structurele assen van het autonetwerk (PLUS en COMFORT genaamd) bepalen immers de randen van de autoluwe wijk.

# WAT? PRINCIPES VOOR LEEFWIJKEN

Om tot een leefwijk te komen moeten we in de eerste plaats duidelijkheid hebben over hoe we ruimtelijk de **mobiliteit in de wijk structureren.** Dit is een *conditio sine qua non.* Zonder dreigt het recht van de sterkste en/of de snelste de ruimte te domineren. Zonder krijgen de verzuchtingen van de verschillende verplaatsingsbehoeften geen antwoord. Het leidt tot een fragmentarische aanpak waar rijrichtingen *à la tête du client* worden aangepast, waar stukken fietspad aangelegd worden op plaatsen waar dat toevallig mogelijk was. Wij pleiten voor een andere aanpak, gebaseerd op duidelijke principes. In dit deel schuiven we **zeven organisatieprincipes** voor de organisatie van die mobiliteitsstructuur van de leefwijk naar voren.

De hertekening van de mobiliteit in de leefwijk gebeurt volgens het **STOP-principe** (vandaar ook de volgorde van de principes): eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar vervoer en ten slotte het Privévervoer (auto). Daarmee draagt de leefwijk bij aan de *modal shift*, de verschuiving van autogebruik naar actieve en collectieve modi. De opbouw van de mobiliteitspuzzel start dus vanuit het perspectief van de voetganger en fietser en welke noden zij hebben. Zo wordt het meer dan een circulatieplan en is er aandacht voor de ruimte en de stromen van andere modi naast de auto.



PRINCIPE 1

# DE LEEFWIJK SPIEGELT DE 15-MINUTENSTAD

De grootte van de leefwijk wordt bepaald door het criterium van de 15-minutenstad. Het is een zelfvoorzienende wijk waarin de stedeling binnen de 15 minuten te voet of per fiets minstens de zes belangrijkste stedelijke activiteiten kan bereiken: wonen, werken, winkelen, onderwijs, gezondheid en ontspanning. Dat laat de bewoners toe om voor interne verplaatsingen maximaal voor actieve verplaatsingsmethoden te kiezen. Op die manier worden we allen in onze dagdagelijkse gewoontes minder afhankelijk van de auto. De levenskwaliteit in de stad vergroot dankzij een betere luchtkwaliteit en minder stress bij de inwoners en stadsgebruikers. Door de grootte van de leefwijken te kalibreren met de 15-minutenstad speelt deze maximaal in op de *modal shift.*

## AANDACHTSPUNTEN

- Leefwijken hebben een diameter van 2-3 km. Dat is een voldoende groot gebied om er de zes noodzakelijke stedelijke functies te organiseren. Die afstand is ook haalbaar met de fiets.
- De schaal van de leefwijk is te vergelijken met de centra van Gent, Pontevedra of Groningen. De Barcelonese 'Superilla's' en de Londense 'Low Traffic Neighbourhoods' vallen een stuk kleiner uit. Zij richten zich in de eerste plaats op het creëren van meer leefruimte door een deel van de straten te beperken voor het autoverkeer.
- Het is belangrijk hier een kip-en-ei-discussie te vermijden. Het ontwikkelen van de 15-minutenstad en de herorganisatie van de mobiliteit zijn twee in elkaar grijpende en elkaar versterkende bewegingen.
- Er is tijd nodig om tot een andere mindset te komen waarbij men zich minder met de auto zal verplaatsen en tegelijk mogelijkheden uit te bouwen om zich meer te voet, met de fiets en openbaar vervoer te verplaatsen. De leefwijk dient maximaal in te zetten op de 'harde' mogelijkheden (infrastructuur), maar mag ook de 'zachte' mogelijkheden niet vergeten (promoten van actieve verplaatsingswijzen).

## VOORBEELD

PARIJS

Het concept van de 15-minutenstad is onlosmakelijk verbonden met Parijs. Hoewel de lichtstad zeker niet de enige is die nabijheid als oplossing voor de mobiliteitspuzzel naar voren schuift, is ze er wel de iconische vaandeldrager van. Parijs koppelt (vooralsnog) geen circulatieschema's aan de 15-minutenstad. Maar organisch-morfologisch spoort het concept erg goed samen met de doelstellingen van de leefwijk.

BRON Paris Ville du quart d'heure, grand format. Ville de Paris

PRINCIPE 2

# RUIMTELIJKE (AUTOVRIJE) KERNEN STRUCTUREREN DE LEEFWIJK

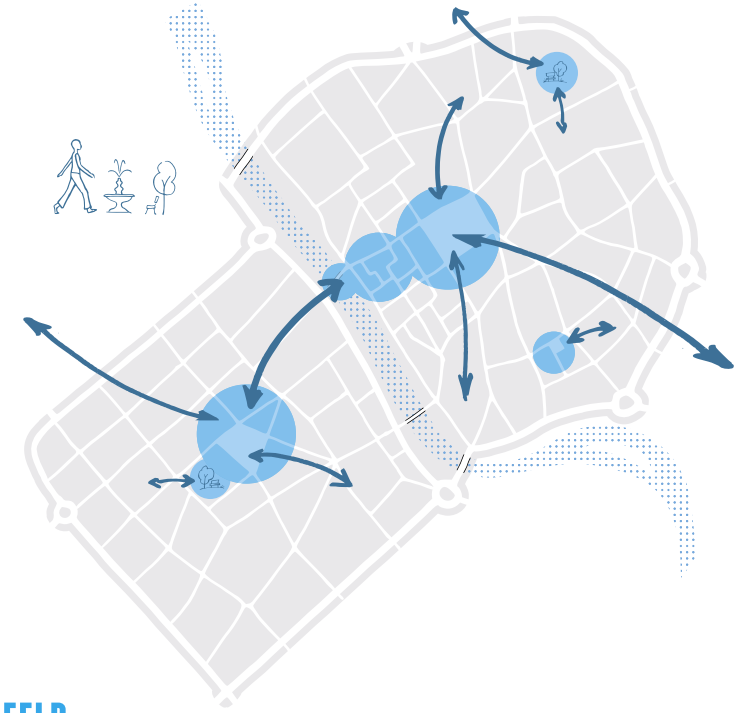
Het eerste doel van een leefwijk is de verbetering van het leefklimaat. Door de autodruk te verminderen, maakt ze ruimte vrij waar burgers elkaar kunnen ontmoeten. Deze ontmoetingsmogelijkheid wordt geconcretiseerd door een of meer autovrije/voetgangerszones, die de kern van de leefwijk vormen. In het algemeen zijn deze gebieden plaatsen die een smoel geven aan de wijk. Deze kernen zijn niet nieuw. Vaak hebben ze lokaal al betekenis: de marktplaats, de winkelstraat, de schoolomgeving, een plein… Kortom, een plaats waar nu al veel mensen samenkomen, of die een lokale aantrekkingskracht vertegenwoordigen. Door deze kernen autovrij te maken, verandert het karakter van de buurt. Zo worden ze een katalysator voor meer buurtleven.

## AANDACHTSPUNTEN

- Deze kernen moeten zo worden ontworpen dat de burgers, en in het bijzonder de bewoners van de wijk, ze zich eigen kunnen maken, met straatmeubilair dat voldoet aan de behoeften van de wijk.
- Voetgangers hebben volledige voorrang. Fietsers moeten stapvoets rijden. Eventueel kunnen ook fietspaden, als de ruimte het toelaat.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de vergroening van deze ruimten. Bij stijgende temperaturen bieden deze kernen verkoelende en gedemineraliseerde ruimtes voor de burgers.
- Ten slotte moet er voldoende aandacht worden besteed aan laad- en losfaciliteiten.





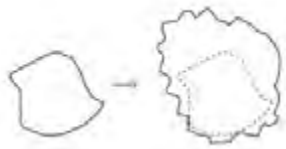


## VOORBEELD

GRONINGEN

Geconfronteerd met de buitengewone dagelijkse toestroom van bezoekers en gebruikers van de stad, besloot Groningen al eind jaren tachtig de groei van het autoverkeer tegen te gaan. Zoals hier geïllustreerd, bestaat het centrum van Groningen uit een voetgangerskern. De nadruk ligt op woon- en voetgangersgebieden en op vergroening.

BRON LOLA Landscape Architects



Middeleeuwse binnenstad: nadruk op verblijf en voetganger, hoger aanleg- en beheerniveau, grotendeels autovrij, winkelen, uitgaan en wonen, gele en rode steen, monumentale bomen en sfeervolle boomgroepen

Renaissance schil: Lanen en groene leefstraten, standaard aanleg-en beheer-niveau

Groene stadspordel: Parken en bijzondere functies standaard verharding

PRINCIPE 3

# HET VOETGANGERSNETWERK IS DE HOOFDSTRUCTUUR VAN DE LEEFWIJK

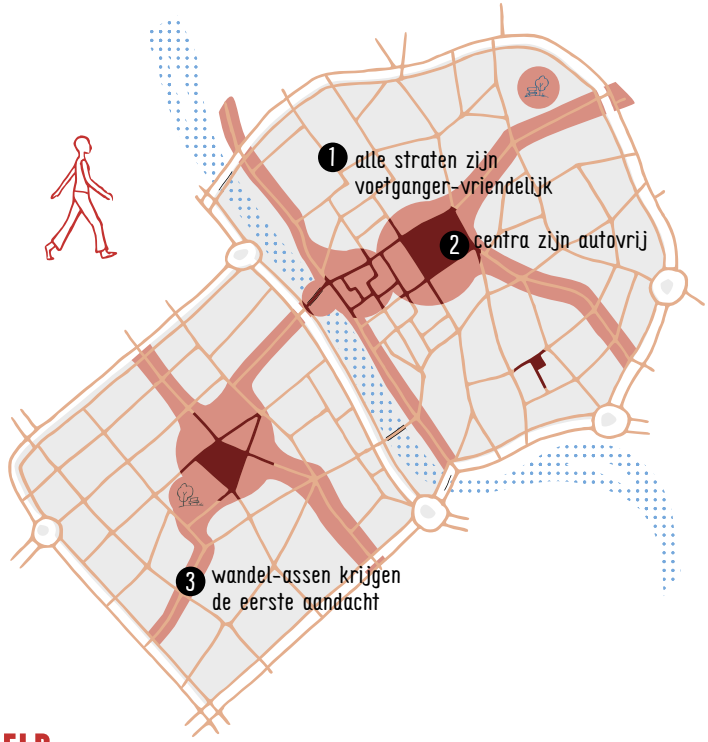
In de leefwijk wordt er vertrokken vanuit de voetganger. Met meer voetgangers vertraagt de wijk en wordt ze aangenamer, er ontstaat een verblijfscultuur. Logischerwijze vormt het voetgangersnetwerk dan ook de basisstructuur van de buurt. Dit netwerk is het meest fijnmazige. Die fijnmazigheid zorgt ervoor dat voetgangers makkelijk op hun bestemming geraken zonder al te veel te hoeven omlopen én een alternatieve weg kunnen kiezen die zij aangenamer vinden. Meer en meer worden verplaatsingen te voet gezien als een volwaardige wijze om je door de stad te bewegen. Daarnaast combineert de meerderheid van de mensen alle verplaatsingswijzen met te voet gaan. Als je de metro, bus of auto neemt, ga je een deel te voet. Ook als je je fiets neemt, wandel je vaak nog het laatste stukje van of naar de stalling. Speciale aandacht moet dus gaan naar een veilige en aangename voetgangersverbinding van, naar en tussen de verschillende verplaatsingswijzen.

## AANDACHTSPUNTEN

- Het STOP-principe hanteren. Stappen komt eerst, dat wil zeggen dat de noden en de veiligheid van voetgangers in acht nemen prioritair is.
- Het gemotoriseerd verkeer verminderen en vertragen zodat voetgangers zich veilig voelen en aangemoedigd worden om te wandelen.
- In elke straat en op elk plein de voetganger een volwaardige plaats geven.
- Extra aandacht geven aan een inrichting die toegankelijk is voor mensen met beperkte mobiliteit.
- De structurerende voetgangers-assen, zeg maar de grote assen, identificeren en hoogwaardig uitbouwen. Denk aan brede, kwalitatieve voetpaden met een vlakke, goede verharding waarbij de voetganger niet gehinderd wordt door paaltjes of andere objecten.
- Op trage wegen (kleine weggetjes die hoofdzakelijk gebruikt worden door voetgangers en fietsers) inzetten. Deze vormen een aanvulling op het voetgangersnetwerk en versterken de fijnmazigheid ervan. De rust die deze kleine weggetjes bieden, verhoogt ook de verkeersleefbaarheid en leefkwaliteit.








## VOORBEELD

PANAMA

Aan de linkerkant van het plein werden de autorijvakken vervangen door wandel- en verblijfsruimte. Er ontstaat op die manier een verbinding met het bestaande plein en er wordt een grote, aangename ruimte gecreëerd die de voetgangers veiligheid biedt. Deze continuïteit bevordert het wandelen in de wijk.

BRON

Facebookgroep 'Tactical Urbanism'

PRINCIPE 4

# EEN VEILIG EN COMFORTABEL FIETSNETWERK MAAKT VAN DE FIETS EEN ALTERNATIEF VOOR DE AUTO BINNEN DE LEEFWIJK

In een leefwijk vind je alles op wandel- en fietsafstand. Je kan er vlot, veilig en aangenaam fietsen. Fietsers komen makkelijk op hun bestemming en kunnen op een veilige manier de leefwijk doorkruisen. Hiervoor moet er een goed en leesbaar gestructureerd fietsnetwerk gecreëerd worden. Het is cruciaal dat fietsen een aantrekkelijke verplaatsingswijze wordt om mensen te overtuigen zich zo te verplaatsen binnen de wijk.

## AANDACHTSPUNTEN

- Een fijnmazig en continu fietsnetwerk in de leefwijk. Op de collectoren, waar het autoverkeer naartoe wordt geleid om op de randwegen terecht te komen, worden er best afgescheiden fietspaden aangelegd omwille van het drukkere autoverkeer. Op de andere plekken delen verschillende weggebruikers de ruimte en is er zowel aandacht voor mogelijke conflicten tussen autobestuurders en fietsers als tussen voetgangers en fietsers.
- Fietsers waar mogelijk scheiden van de tramsporen. De netwerken per vervoersmodus moeten dus goed doordacht bepaald worden.
- Voldoende brede, kwalitatieve infrastructuur die veiligheid, comfort en efficiëntie van de fietser garandeert.
- Een goede aansluiting op de bovenlokale fietsroutes, de routes die de leefwijk verbinden met de omliggende leefwijken. De veiligheid op de kruisingen met de randwegen die de wijken omarmen, verdient extra aandacht.
- Voldoende, kwalitatieve en zichtbare stalling voor fietsen. Zowel bij woningen als bij werkplaatsen en andere attractiepolen. Zowel voor een korte periode als voor een langere periode. Deze parkeerplaatsen mogen geen ruimte innemen van de voetgangers.

## VOORBEELD

LEUVEN

De fietsspiraal in Leuven is een mooi voorbeeld van een onderdeel van een fietsnetwerk. Het station en het centrum van Leuven kunnen vanuit Kessel-Lo bereikt worden met de fiets door deze praktische aansluiting. Deze schakel bevordert zo het fietsen én de multimodaliteit in de stad.

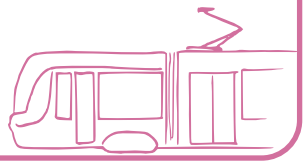
PRINCIPE 5

# VLOTTE EN GOED INGERICHTE OPENBAAR VERVOERSASSEN

De instelling van een verkeersluwe wijk is een gelegenheid voor de gemeenten om, binnen de grenzen van hun bevoegdheid, de ontsluiting met het openbaar vervoer te analyseren. Vrijgekomen ruimte en verminderd autoverkeer bieden een mogelijkheid om de openbaar vervoer verbindingen en doorstroming te optimaliseren. Het openbaar vervoer moet alternatieven bieden voor interne autoverplaatsingen binnen de wijk. Het is ook essentieel om de bereikbaarheid tot de leefwijk te vergemakkelijken.

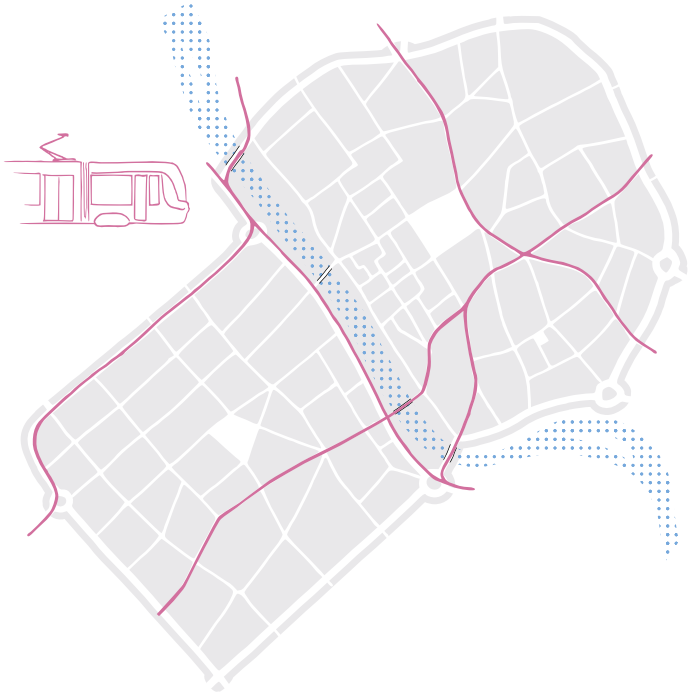
## AANDACHTSPUNTEN

- Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, moet het aantrekkelijk en dus betrouwbaar zijn.
- Om het STOP-principe te respecteren moet de snelheid van het openbaar vervoer echter worden aangepast aan de snelheid die van toepassing is in de leefwijk, zodat voetgangers en fietsers niet in gevaar komen.
- Het openbaar vervoer verbindt de wijk altijd met de omliggende wijken en de rest van de stad. Zij sluiten aan op de randwegen en beschikken op die randwegen ook over een eigen bedding, om de betrouwbaarheid van de dienst te garanderen.









## VOORBEELD

BORDEAUX

In 2003 besloot Bordeaux het autoverkeer in de stad terug te dringen en werd het oude tramnet hersteld en uitgebreid. De tram rijdt door de hele stad, en heeft altijd voorrang op auto's. Het meeste autoverkeer gaat naar de rand van de stad, terwijl de tram overal komt. In dichtere straten met veel voetgangers wordt de stroomvoorziening van de tram aangepast, zodat hij langzamer rijdt en veiliger is voor voetgangers. Bij elk station zijn er deelfietsen ter beschikking.

BRON Alstom

PRINCIPE 6

# EEN HIËRARCHISCH AUTONETWERK LEIDT HET AUTOVERKEER VIA DE JUISTE STRATEN

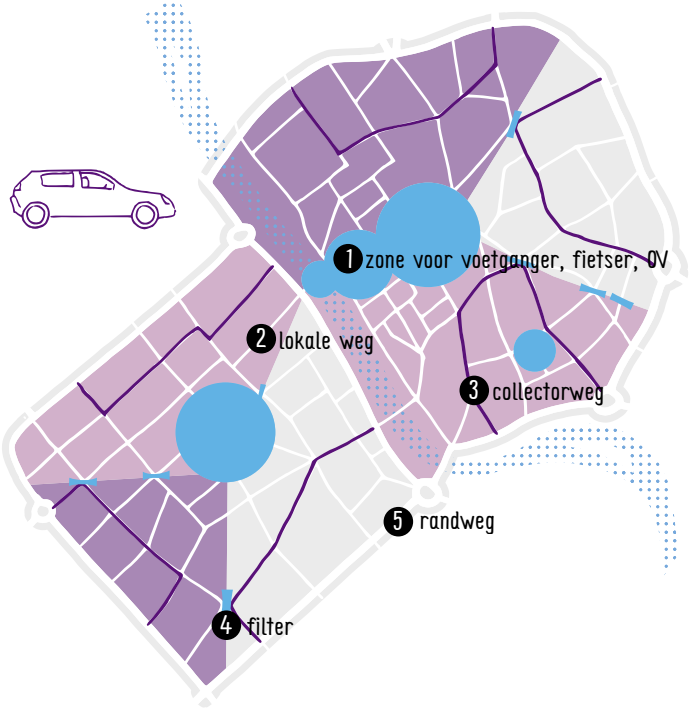
Een circulatieplan maakt autoverkeer niet onmogelijk. Het biedt de autogebruiker net duidelijk leesbare verkeersroutes van en naar zijn/haar bestemming in de leefwijk.
Een netwerk van collectoren en lokale wegen brengt de bestuurder via de kortst mogelijke weg van de randweg naar de bestemming binnen de leefwijk en omgekeerd. Dit netwerk houdt rekening met de draagkracht van de verschillende straten en hangt op aan welafgewogen poorten als toegang tot de leefwijk.

## AANDACHTSPUNTEN

- Het doorrijden doorheen de leefwijk wordt fysiek onmogelijk gemaakt door de plaatsing van filters. De optie om doorrijden te ontraden door een spel van gewijzigde rijrichtingen resulteert veelal in een onduidelijk gebruik met 'half-doorgaand' verkeer en een risico op extra drukte in daartoe minder geschikte straten.
- De leefwijk wordt ingedeeld in lobben of deelgebieden die enkel vanaf de randweg bereikbaar zijn. Collectoren lopen dus niet door naar de 'overkant'.
- Lokale wegen leiden naar maar één collector (of rechtstreeks naar de randweg). Waar dat niet mogelijk is, worden filters gebruikt.
- De norm op de lokale wegen is beperkt eenrichtingsverkeer - straten waar het gemotoriseerd verkeer in één richting mag rijden en waar fietsers in de twee richtingen mogen rijden. Tweerichtingsverkeer vormt de uitzondering.








## VOORBEELD

GENT
Gent transformeerde het centrumgebied (diameter 2,3 - 2,6 km) binnen de stedelijke ringweg (R40) in een autoluw gebied. De stad maakte doorgaand verkeer door dit gebied grotendeels onmogelijk. Het centrum bestaat nu uit deelgebieden die automobilisten enkel kunnen bereiken of verlaten via de ringweg. In het hart van dit gebied ligt een grotendeels autovrije kern.

BRON Stad Gent

PRINCIPE 7

# ELKE PLEK IN DE LEEFWIJK IS TOEGANKELIJK

Een circulatieplan weert niet-bestemmingsverkeer uit de leefwijk. Tegelijk ontraadt het ook het lokale, gemotoriseerde verkeer. Toch blijft nagenoeg **elke plek toegankelijk, ook met de auto**. De doorgang en toegang worden geregeld in functie van **wie wanneer waarom** de auto bestuurt. Dit laat toe om doelgerichte, gemotoriseerde verplaatsingen op een efficiënte manier te organiseren bovenop de structuur die het circulatieplan aanbrengt.

## AANDACHTSPUNTEN

- De toegang tot bepaalde zones zoals de autovrije kernen, speelstraten, schoolstraten, … **kan selectief zijn in de tijd** (bijvoorbeeld met laad- en lostijden in handelszones) of **voor bepaalde personen** (denk aan bewoners, hulpdiensten, mensen met een beperking).
- Bepaalde doelgroepen kunnen doorgang verleend krijgen langs de filters om toch per auto de leefwijk te doorkruisen (hulpdiensten, openbaar vervoer, taxi's, … )
- De selectieve toegankelijkheid kan geregeld **worden via de plaatsing van ANPR-camera's of verzinkbare paaltjes.**
- Het is niet aangewezen om de leefwijk **voor bewoners en gebruikers** (bezoekers, werkenden, ...) **wel doorrijdbaar** te maken zodat zij bij verplaatsingen in de wijk naar een andere lob niet moeten omrijden via de randwegen.

## VOORBEELD

UTRECHT

De centrale zone is autovrij met een systeem van toegangskaarten voor specifieke doelgroepen zoals handelaars, leveranciers en bewoners gedurende venstertijden. Leveranciers volgen specifieke, logistieke aanvoerroutes. Het voetgangersgebied vormt het ruimtelijke centrum van het gebied binnen de ring.

# HOE? PROCES

De opmaak van een nieuw circulatieplan is een ingewikkelde puzzel, maar het **vertrekpunt** is de algemene **visie op de gewenste mobiliteit en de leefkwaliteit** van de wijk. We schetsten in het voorgaande deel wat voor ons de principes zijn die dienen als leidraad voor de uitwerking van het plan. Maar met principes alleen heb je geen leefwijk.

Het is nodig om **met de inwoners en de bezoekers** van de wijk **in gesprek** te gaan. Dat gesprek zal gaan over twee zaken. In de eerste plaats is er de vraag: **hoe de principes naar de praktijk** te vertalen? Ten tweede rijst de vraag naar de **invulling van de vrijgekomen ruimte.** Wat doen we ermee? Hoe geven we die vorm als leefwijk?

In deze publicatie focussen we vooral op de eerste vraag. Het accent ligt immers op het uitbouwen van de mobiliteitstructuur ten dienste van de leefwijk. Dit wil echter niet zeggen dat de tweede vraag aan de kant kan of mag geschoven worden. Deze vraag geeft namelijk zuurstof en motivatie aan het hele proces. Door met alle actoren een visie op de vrijgekomen ruimte uit te bouwen vermijd je dat diegene die erbij inschieten vooral gemotiveerd zijn om de eerste vraag te torpederen.

## VAN PRINCIPES NAAR PRAKTIJK

Ook al lijken de principes helder en duidelijk, de vertaling naar de praktijk is niet eenvoudig. Het stratenraster van de Brusselse wijken is grillig en geen dambordpatroon zoals in Barcelona. Hierop een structuur uittekenen en komen tot de concrete heraanleg van straten en pleinen is een reuzenpas.

Dit plan wordt niet getekend op een wit blad. **De huidige verkeerssituatie en -infrastructuur** zijn verweven met de **leefgewoonten** van bewoners en gebruikers. Eerdere mobiliteitsplannen spelen een rol, net als plannen uit andere domeinen. Ze bepalen mee de omvang van de omslag, alsook de mogelijkheden voor de invulling van de vrijgekomen ruimte. Evengoed zitten die plannen in het collectieve geheugen van de wijk en bepalen ze het vertrouwen waarmee nieuwe plannen ontvangen worden.

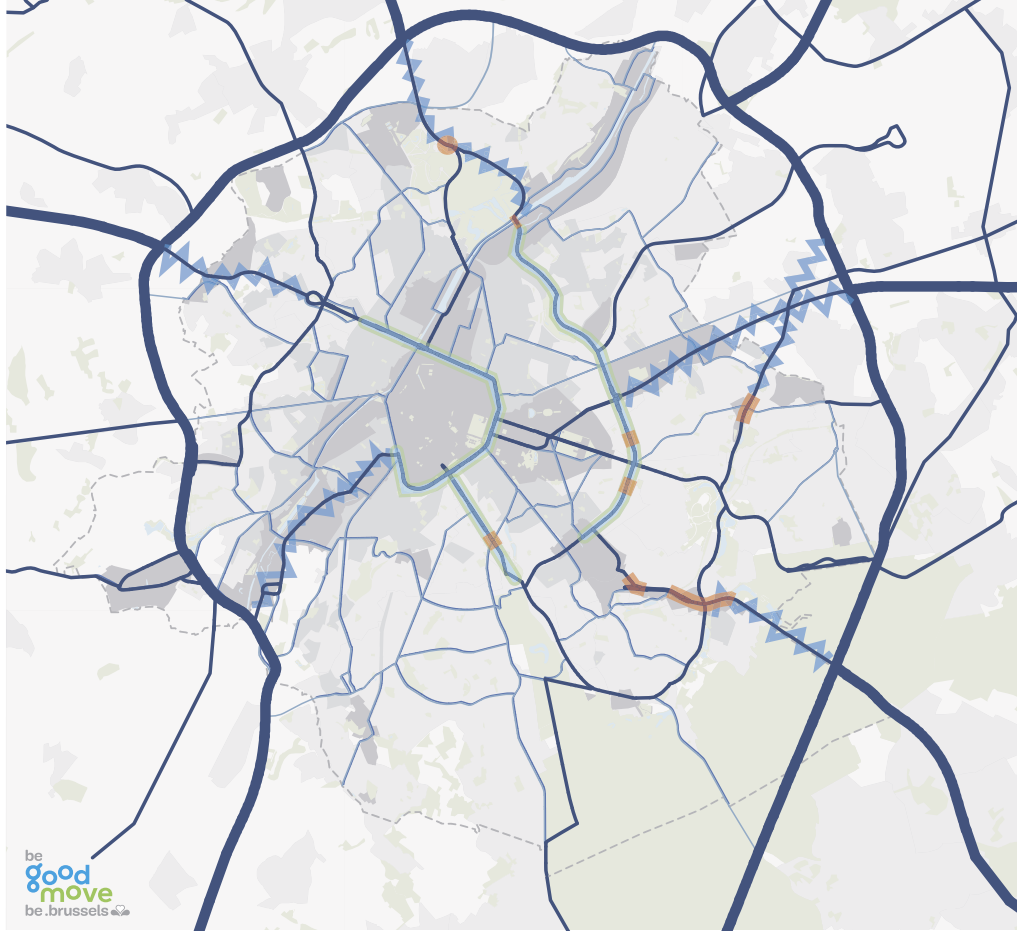
De **principes** vormen het uitgangspunt. Een **houvast** voor beleidsmakers, administraties, experten, projectbegeleiders en bevolking. Bij het omzetten naar de praktijk komen er een hele resem afwegingen naar boven. Hierin is het belangrijk om iedereen te betrekken, om op een co-creatieve manier aan tafel te gaan zitten.

**Co-creatie** betekent echter **geen afschaffing van de rolverdeling**. Burgers, experts en overheden zitten **vanuit** hun **specifieke kennis en ervaringen** rond de tafel. Beleidsmakers zetten hierbij het kader uit. Ze bewaken de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en tonen leiderschap. Op zijn minst is dat - in Brussel - het Good Move mobiliteitsplan. Experts bekijken dan weer de cijfers en zetten modellen uit. Ze bewaken dat, volgens de best beschikbare kennis, de voorgestelde maatregelen effectief de doelstellingen dienen. Burgers en gebruikers brengen dan weer hun terreinkennis in. Zij bewaken dat wat er voorligt, aansluit bij wat er leeft en bij de mogelijkheden van de wijk.

Samen maken ze de afwegingen die nodig zijn om via goede circulatieplannen de wijk tot een leefwijk te maken. We sommen hieronder een aantal afwegingen op. We schetsen de contouren en geven een aantal insteken mee. Voor ons vormen ze de basis van het co-creatieve proces om te komen tot een leefwijk.








Réseau de voiries / Wegennet
- Autoroute / Autosnelweg
- Auto PLUS
- Auto CONFORT / COMFORT

Axes PLUS à requalifier / Te herkwalificeren PLUS-assen
- Infrastructure à questionner / In vraag te stellen infrastructuur
- Axe d'entrée de ville - multimodalité à renforcer / Stadstoegang - multimodaliteit te versterken
- Requalification des voiries latérales / Herkwalificatie van de ventwegen

BRON
Good Move

## HOE KIEZEN WE DE RANDWEGEN?

In het Good Move plan wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgedeeld in wijken die begrensd zijn door randwegen - 'maaswegen' in het jargon van Good Move. Al het verkeer dat geen bestemming heeft in de aanliggende wijk, wordt langs deze randwegen geleid. Om echt tot een leefwijk te komen, zouden ook het **bestemmings- en lokaal verkeer maximaal via de randwegen** moeten worden geleid. Deze wegen moeten dus een zekere hoeveelheid autoverkeer aankunnen.

Daarom is een kritische **analyse van de draagkracht en de functie** van de randwegen aangewezen. Dit kan resulteren in een aanbeveling om de randwegen en de kruispunten **anders in te richten.** In het bijzonder zijn aanpassingen van verkeerslichtenregelingen op de kruispunten dikwijls aangewezen of zelfs cruciaal om de gewijzigde verkeersstromen te verwerken.

Het kan **in sommige gevallen nodig** zijn om **andere** wegen als **randwegen** te selecteren. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen de randwegen overeen met de Auto COMFORT- en PLUS-wegen uit Good Move.

Die selectie gebeurde echter vaak op basis van een vroegere functie in wat toen een hiërarchisch wegennet was. Een aantal van deze, vooral de Auto COMFORT-assen, lijken echter ongeschikt als randweg. Bijvoorbeeld omdat de capaciteit onvoldoende is, of omdat ze zelf deel uitmaken van de kern of omdat ze te smal zijn en daardoor onleefbaar dreigen te worden. Tegelijk mag niet vergeten worden dat de randwegen in de Brusselse context gemeenschappelijk zijn aan minstens twee leefwijken. Dat maakt de juiste keuze van de randweg nog crucialer. De mogelijkheid om andere randwegen in te stellen is in Good Move voorzien. De afweging over de randwegen dient te gebeuren op basis van een grondige analyse en in functie van de doelstellingen van de leefwijk, waaronder de ideale grootte van een leefwijk als 15-minutenwijk.

## HOE VERZORGEN WE DE LEEFKWALITEIT OP DE RANDWEGEN?

De **randwegen** moeten enerzijds hun gewijzigde functie kunnen vervullen en het **verkeer door de gewijzigde verkeersstromen** kunnen opvangen. Maar evengoed moeten de randwegen **veilig en aangenaam functioneren als multimodale assen** met veilige en comfortabele mogelijkheden voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De leefkwaliteit (geluid, luchtkwaliteit, etc.) van de inwoners van deze straten moet centraal blijven staan. Het is dus niet zo dat deze randwegen noodzakelijkerwijs stadsautostrades worden. Ook deze plaatsen kunnen en moeten de ambitie van de stad in transitie reflecteren en waarmaken.

Door de rol die ze in de verkeersafwikkeling spelen, staat 'doorstroom' vaak bovenaan in de lijstjes van de eigenschappen waaraan de randwegen moeten voldoen. Nog te vaak wordt hier in volumes en snelheid gedacht, terwijl het vooral noodzakelijk is dat ze continu zijn en de rondom-de-wijk autoverplaatsing toelaten. Ook op de randwegen moet de ambitie bestaan om de **verkeersvolumes** te **verlagen** en ze aan te leggen als **aantrekkelijke stadsboulevards.** Het instellen van een maximale autocapaciteit behoort tot de mogelijkheden.

Sowieso mag doorstroom op geen enkel moment ten koste gaan van **verkeersveiligheid,** en dan vooral met betrekking tot de **oversteekbaarheid.** Als de randwegen ontworpen worden voor (heel) grote volumes auto's, komt deze in het gedrang. Een groot autovolume betekent immers in de eerste plaats meer rijstroken. Een drukke weg oversteken op een zebrapad wordt best enkel over één rijstrook gedaan. Maar het zijn vooral de **kruispunten** die bepalend zijn voor de verkeersvolumes. De 'groen'-fase (hoelang een verkeerslicht op groen staat) speelt daarbij een belangrijke rol want deze tijd bepaalt hoeveel gemotoriseerd verkeer kan doorstromen. Ook het aantal voorsorteerstroken bepaalt hoeveel auto's de weg kan verwerken. Meer rijstroken zijn nooit goed voor de oversteekbaarheid. Het bemoeilijkt de toepassing van het STOP-principe en vermindert de plaats voor de andere modi. Tegelijk kan je de kruispunten en de verkeerslichten inzetten om de stroom te regelen. Vierkant groen is bijvoorbeeld een optie om te veel voorsorteerstroken te vermijden en de veiligheid van voetgangers en fietsers te garanderen.

## HOE PLANNEN WE TWEE LEEFWIJKEN LANGS ELKAAR?

De leefwijk is geen op zichzelf staande eenheid. Ze ligt **ingebed in een ruimer stedelijk gebied.** Rondom liggen andere stadsdelen die ook als leefwijken dienen te worden ingericht.

Elke wijk kan daarbij slechts optimaal functioneren als ook de **interacties** met de omliggende wijken en het hele Brusselse Gewest optimaal functioneren. Als die doelstellingen niet in hun geheel worden bereikt, dreigt het verkeer over te lopen naar de naburige wijk. Het is bijvoorbeeld belangrijk om na te gaan of er voor de randwegen voor de hand liggende **sluiproutes** bestaan **in naburige leefwijken**. Zo ja, dan is dit een extra argument om ineens maatregelen te nemen in de aanpalende leefwijk, liefst als een voorafname op de algehele reorganisatie van die leefwijk.

Ook moet er nagedacht worden over de in- en uitstroom op kruispunten op de randwegen. Is het wenselijk dat het autoverkeer rechtstreeks van de ene leefwijk de andere in kan rijden? Op welke plaatsen wel/niet? In de meeste gevallen hangt dit af van de **organisatie in beide leefwijken,** namelijk hoe de collectorwegen deze wijken ontsluiten. Hierbij is het cruciaal om steeds over het muurtje heen te kijken en eventueel al voorafnames te doen op toekomstige plannen van de naburige leefwijk.

## HOE BEGELEIDEN WE DE MODAL SHIFT IN DE LEEFWIJK?

De leefwijk staat of valt bij het al dan niet **waarmaken van een *modal shift***. Deze geldt zowel voor gebruikers als bewoners van de wijk. De beschikbare ruimte in de stedelijke omgeving **is** immers **beperkt**. In het merendeel van de gevallen is het enkel door de plaats van de auto te beperken dat de mogelijkheid bestaat om ruimte vrij te maken voor andere functies.

Evenwel, de geprojecteerde toekomstige *modal split* en het bijhorende ruimtegebruik vertrekken niet van nul. We moeten ermee rekening houden dat verplaatsingsgewoonten ingesleten zijn met de bestaande, autogerichte infrastructuur. Dat is niet iets wat je van de ene dag op de andere makkelijk aanpast. De alternatieven moeten zich daarom goed enten op de gewenste verplaatsingsbehoeften van bewoners en bezoekers. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de **huidige drukte**, maar evengoed met de **geprojecteerde drukte** (-24% autoverplaatsingen op wijkniveau in Good Move). Het kan bijvoorbeeld nodig zijn om de hoeveelheid verkeer dat een wijk binnenrijdt te **doseren** door de lichtenregelingen of de inrichting. Dit wordt dan best gedaan op plaatsen waar eventuele files het minst storend zijn voor bewoners en liefst niet op de assen waarlangs essentiële verplaatsingen moeten gebeuren, zoals de toegang tot een ziekenhuis.

Het werk start met een goed **zicht** te krijgen **op de huidige verplaatsingsstromen**. In de eerste plaats is dat de taak van de studiebureaus. Daarnaast zijn **bewoners en gebruikers een belangrijke bron van informatie.** Ten eerste kunnen ze bijdragen aan de dataverzameling door zelf tellingen uit te voeren (geautomatiseerd of niet). Burgers beschikken ook over een gebiedskennis die geen studiebureau bezit. Daarom is het cruciaal van bij het begin deze ervaringsdeskundigen te betrekken bij het planproces.

Het **gesprek aangaan met bewoners** laat ook toe om buiten de modelmatige aanpak te stappen. Waar in de wijk zijn de noodzakelijke functies waar men dagelijks komt (winkels, scholen,...)? Hoe zijn die bereikbaar? Langs waar is het aangenaam wandelen? Hoe is het veilig fietsen? Langs welke assen fietst men liefst de wijk uit? Door met hen een antwoord te zoeken op deze vragen, kan de gewenste fiets- en wandel-infrastructuur beter aansluiten bij de effectieve wensen van bewoners en gebruikers en worden ze partner in de *modal shift*.

## HOE STRUCTUREREN WE DE MOBILITEIT IN DE LEEFWIJK?

Werken aan de onderliggende structuur van het mobiliteitsplan voor een leefwijk is een hele puzzel. Elk plan is **maatwerk.** Het omvat de hierboven ontwikkelde principes, maar giet die in gerichte overwegingen: wat worden de kernen, hoe wordt het gebied in lobben verdeeld, hoe wordt het verkeer geleid… Een belangrijk uitgangspunt is de **kennis van de huidige toestand van de wijk,** en met name van **de verkeerstromen.**

We vatten hier de stappen samen voor het structureren van de mobiliteit in een circulatieplan.

### 1. VERKEERSSTROMEN IN KAART BRENGEN

Om een voldoende robuuste mobiliteitsstructuur te plannen, moet een **inventarisatie worden gemaakt van de belangrijkste stromen** doorheen de wijk. Deze stromen omvatten voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Het is ook belangrijk de behoeften op het gebied van **leveringen** in het gebied vast te stellen, evenals de verschillende **attractiepolen,** zoals scholen, winkels of medische centra.

### 2. DE ATTRACTIEPOLEN EN POTENTIËLE VOETGANGERSKNOOPPUNTEN IN KAART BRENGEN

Het is van essentieel belang de **belangrijkste attractiepolen en de pleinen die voetgangersgebied kunnen worden**, in kaart te brengen om autovrije kernen te ontwikkelen (principe 2). Deze kernen worden een ontmoetingsplaats en **een drijvende kracht voor de goede levenskwaliteit in de wijk**. Zij moeten centraal liggen, of in ieder geval een convergentiepunt vormen voor de verschillende "lobben" die het autoverkeer structureren.

### 3. IDENTIFICEER LOBBEN EN COLLECTOREN

Vanuit de kerngebieden bepalen de lobben de gebieden die niet meer door automobilisten kunnen worden doorkruist.

De lobben zijn via de collectoren op de randwegen aangesloten. Op basis van de analyse van de autostromen, en wetende dat deze collectoren multimodaal moeten kunnen blijven, is het belangrijk collectoren met voldoende capaciteit te plannen.

**Deze collectoren zijn structureel voor de wijk.** Daarbij moet rekening worden gehouden met

- de capaciteit van de straat
- toegang tot de belangrijkste attractiepolen
- capaciteit bij de in- en uitgangen van de wijk via de collector
- mogelijkheden voor voetgangers: met betrekking tot gewenste wandelroutes. Welke voorzieningen zijn nodig om voetgangers voldoende ruimte te bieden?
- mogelijkheden voor fietsers: met betrekking tot de gewenste fietsroutes. Volgen ze deze routes of moeten we andere parallelle routes vinden?
- mogelijkheden voor openbaar vervoer: nadenken over de gewenste routes. Volgen ze deze routes of moeten we andere parallelle routes vinden?

### 4. PRIORITEIT VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

Op collectoren of parallelwegen moet ervoor worden **gezorgd** dat voetgangers, fietsers en openbaar vervoer **voldoende ruimte hebben** om zich veilig en aangenaam te verplaatsen. Het is hier belangrijk om de behoefte aan ruimte en trajecten doorheen de wijk voor voetgangers en fietsers mee te nemen, evenals de analyse voor een betere openbaar vervoer ontsluiting.

### 5. BEPALING VAN DE LOKALE BEREIKBAARHEID PER AUTO

Het principe is dat lokale wegen **steeds per auto bereikbaar zijn.** Alleen komt het meeste verkeer er via de randweg en dan de collector. De meeste van die straten worden ook eenrichtingsverkeer. Zo moeten leefwijken niet alleen het doorgaand verkeer tegenhouden, **maar ook het lokaal en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk naar de randwegen leiden.** Dit alles betekent dat interne gemotoriseerde verplaatsingen langer kunnen duren, wat een stimulans vormt voor burgers om zich **actief te verplaatsen.** Op termijn moet dit het autoverkeer doen dalen, zodat de verplaatsing voor elke modus vlotter en minder stressvol verloopt.

Tegelijk zijn er een aantal afwegingen nodig over hoe sluitend deze filtering is. **Voor sommige groepen mensen, zoals mensen** met beperkte mobiliteit of ouderen, maar ook voor bepaalde leveringen is deze *modal shift* echter **minder mogelijk**. Daarom kan **selectieve toegang** (beperkt volgens het tijdstip van de dag, of alleen toegestaan voor bepaalde groepen) worden overwogen. Dat kan grote omwegen vermijden voor hen die voor hun verplaatsing echt op de auto aangewezen zijn. Tegelijk moet erg omzichtig worden omgegaan met deze mogelijkheid. Het is immers **niet evident om bepaalde keuzes – wie wel, wie niet – te motiveren** en zo dreigt het verkeersluw karakter van de leefwijk sterk te worden uitgehold.

## HOE IMPLEMENTEREN WE (GEFASEERD) HET NIEUWE CIRCULATIEPLAN?

Bij de implementatie van het plan moet er met verschillende zaken rekening gehouden worden, zeker wat betreft de fasering. We geven enkele belangrijke reflecties mee.

**Afstemming met de omliggende wijken**
De reorganisatie van de ene wijk kan een **effect** hebben op de verkeerssituatie in een andere **naburige wijk.** Het is aangewezen om deze effecten in te schatten. Op basis daarvan moet eventueel de volgorde van de aanpak van de wijken worden gewijzigd. **Communicatie** tussen de verschillende gemeenten is dus erg belangrijk hierbij.

**Nieuwe rijrichtingen**
Het is meestal **niet aangewezen** of haalbaar om de **nieuwe rijrichtingen** in de wijk **gefaseerd** te implementeren omdat de rijrichtingen sterk samenhangen. Wil men het toch faseren, dan is een beoordeling van elke fase op zich nodig.

De openbare ruimte gefaseerd herinrichten is in vele gevallen noodzakelijk om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de **beschikbare budgetten:**

- In functie van de gewijzigde circulatie is het niet mogelijk om de herindeling van de verkeersruimte te faseren. Van bij de start van de nieuwe circulatie moeten minstens **correcte verkeerssignalisatie** en **duidelijke markeringen** de nieuwe situatie aangeven.

- Een doordachte keuze van wat men in de openbare ruimte aanpakt in de eerste fase is cruciaal. Kies je voor **kwaliteitsvolle, tijdelijke** of **eenvoudig toe te voegen (goedkope) elementen** of een definitieve structurele heraanleg? Deze afweging gebeurt best in relatie met het **strategisch belang** van elke plek, kruispunt of straat voor de nieuwe organisatie en het karakter van de wijk. Door van in het begin kwaliteitsvol aan de slag te gaan, **ervaren** burgers al meteen de **positieve impact** van het nieuwe plan.

**Proefopstelling**
Er kan gekozen worden om met testopstellingen te werken. Een **proefopstelling** is een **nieuwe organisatie voor een bepaalde tijd** die men bewust met beperkte maatregelen en/of middelen organiseert omdat men deze na een bepaalde periode (bijvoorbeeld zes maanden of een jaar) wil evalueren om ze dan terug weg te nemen of omdat men eruit wil leren om een definitieve inrichting uit te werken. Een dergelijke aanpak is soms aangewezen omdat er teveel factoren nog onduidelijk zijn, zoals hoeveel verkeer men kan verwachten, maar ook om het draagvlak voor de nieuwe inrichting te verhogen.

- Het kiezen voor een proefopstelling in plaats van een 'definitieve' herorganisatie van (een deel van) een wijk houdt echter ook **risico's** in. Het kan twijfels doen rijzen of de gekozen inrichting wel de beste oplossing is en mogelijke 'tegenstanders' stimuleren om de principes van een autoluwe zone in vraag te stellen. Ook kan een proefopstelling die **niet kwalitatief** genoeg is uitgevoerd (zeker op vlak van de inrichting), het **draagvlak** eerder **verminderen** omdat men de ruimtelijke meerwaarde en verblijfskwaliteiten nog niet ervaart.

- Daarom is het belangrijk dat een proefopstelling doordacht gebeurt met een **duidelijk plan van hoe het proces verder zal verlopen** en met **een voldoende hoge ruimtelijke kwaliteit** om ook de positieve elementen te tonen en niet enkel de gewijzigde rijrichtingen voor het autoverkeer.

## HOE COMMUNICEREN WE OVER DE IMPLEMENTATIE ?

Een goed plan **valt of staat met de communicatie**, zowel op voorhand als tijdens de materiële invoering van het plan.

**Voor de invoering**
De communicatie moet vertrekken van het **ideaalbeeld** van een **leefwijk** en de **verwachte positieve impact**. Daarom is het cruciaal om **alle veranderingen** voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer duidelijk te communiceren. Ook de impact op de **publieke ruimte** en de **levenskwaliteit** moet aan bod komen om de voordelen zichtbaar te maken voor iedereen. Er wordt ook best specifiek gecommuniceerd naar **diverse deelgroepen** in de wijk zoals scholieren, bezoekers met diverse functies, bewoners van de verschillende lobben. Deze communicatie moet zowel **digitaal als fysiek gebeuren.** Een duidelijke, toegankelijke website informeert iedereen die zijn weg vindt naar het platform. Op het terrein kunnen dan weer borden, affiches tonen dat er veranderingen op til zijn. Verder moet er ook ingezet worden op informatiesessies die ruimte geven aan burgers om vragen te stellen en in interactie te gaan. Burgers kunnen ook binnen hun netwerk informatie verspreiden over het circulatieplan. Er moet in gesprek gegaan worden met handelaren, scholen, organisaties zodat het erg duidelijk is voor hen wat er verandert in hun buurt. Zij kunnen dan ook hun klanten, de kinderen, de ouders informeren.

**Bij de invoering**
Communicatie bij de invoering is cruciaal om ervoor te zorgen dat iedereen zo snel mogelijk goed geïnformeerd is en zijn/haar gedrag kan aanpassen. Tijd om zich aan te passen is er sowieso nodig maar met de juiste communicatie kan deze tijd verkort worden. Hiervoor moet het plan op een **leesbare** manier in de straten en op de pleinen ingevoerd worden. Elke weggebruiker, burger moet vlot begrijpen wat er van hem/haar verwacht wordt. **Signalisatie, verf, leesbare inrichtingen** zorgen voor een veilige implementatie. Ook **stewards** op het terrein die de eerste dagen mensen wegwijs maken, kunnen de invoering van het plan vlotter laten verlopen. Bij bepaalde ingrepen in de openbare ruimte kunnen borden het wat en waarom van de ingreep uitleggen.

## HOE MONITOREN EN OPTIMALISEREN WE HET PLAN?

Meteen na de invoering van de plannen moet er **goed gemonitord** worden. Pas bij de omzetting van het plan in de praktijk zal volledig duidelijk worden wat de impact is. Ook na de invoering moet er in **gesprek** getreden worden met de **burgers, handelaars, scholen, organisaties** om te voelen wat er leeft en zo de nodige aanpassingen uit te voeren.

**Kleine aanpassingen** die de leesbaarheid of de veiligheid verbeteren en noodzakelijk blijken, kunnen snel ingevoerd worden als ze niet ingaan tegen de organisatieprincipes van de leefwijk. We denken bijvoorbeeld aan het verschuiven van een filter om een bepaalde toegang mogelijk te maken, of het omdraaien van een rijrichting om bepaalde bewegingen beter te structureren.

Soms kunnen ook tijdelijke ingrepen nodig zijn, die de verkeersafwikkeling in de eerste maanden na het invoeren (aanpassingsperiode) iets vergemakkelijken, maar die nadien teruggeschroefd worden. Denken we bijvoorbeeld aan het doseren van de in- en uitstroom in de wijken door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten.

Voor echt **grote aanpassingen,** waardoor de hele verkeersafwikkeling verandert, is het best om een aantal maanden **te wachten tot de definitieve evaluatie.** Het vraagt immers tijd vooraleer het verplaatsingsgedrag is afgestemd op de nieuwe realiteit.

Voor de evaluatie is het belangrijk om het **niet enkel over mobiliteit** te hebben. De algemene **doelstellingen** van de **leefwijk** zijn op zijn minst even belangrijk. **Ga hierover het gesprek aan met alle inwoners en gebruikers van de wijk.**

# CHECKLIST

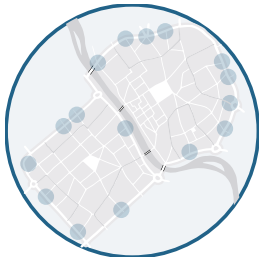
Nadat het plan is opgesteld, kan er via onderstaande checklist nagegaan worden of de doelstellingen van het circulatieplan worden behaald.

## Optimale stratenstructuur leefwijk

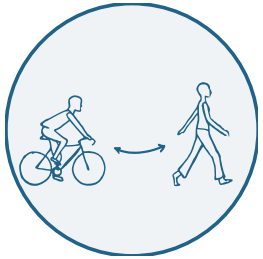
Worden er in het circulatieplan nieuwe, ruimtelijk aantrekkelijke en autovrije plekken gecreëerd?

Krijgt de wijk een logische en leesbare hiërarchische wegenstructuur met gepaste categorisering van de straten (collectoren, aansluitend op de randwegen, verblijfsstraten, ...)?

Hebben de collectoren in de wijk voldoende draagkracht?



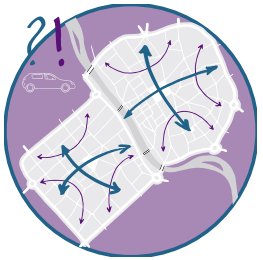
Worden juiste keuzes gemaakt i.v.m het aansluiten van zijstraten rechtstreeks op randwegen of op collectoren?



Is de interactie met fietsers en voetgangers aanvaardbaar door lage intensiteiten autoverkeer of een goede inrichting?

Wordt de doorstroming van het openbaar vervoer doorheen de wijk gegarandeerd?

## Efficiënt geleiden van het autoverkeer



Worden de doorgaande verkeersstromen onderbroken?

Welke alternatieve routes zal dit verkeer wellicht volgen: andere straten binnen de wijk of de randwegen?

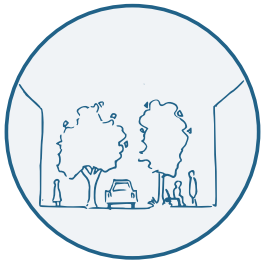
Wordt er meer gedaan dan rijrichtingen aanpassen?

Welke extra verkeersdrukte kan verwacht worden op de kruispunten met de randwegen en op de randwegen? Kunnen ze dit verwerken? Zijn er extra maatregelen nodig?

Zijn er nog punten waar de verkeersdrukte (onaanvaardbaar) hoog blijft? Wat kan er nog bijkomend gedaan worden als bijsturing van het plan of moet het geheel herzien worden?

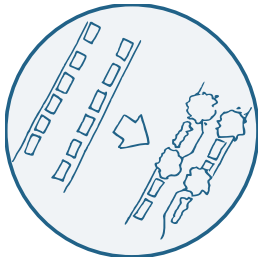
## Een kwaliteitsvolle inrichting van straten en pleinen (en groen)

Zijn de meest strategische plekken in de wijk om het verschil te maken met de bestaande situatie aangepakt?

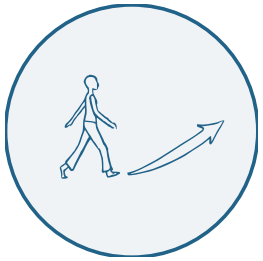


Wordt op deze plekken de inrichting effectief verbeterd met een sterke meerwaarde voor bewoners en bezoekers?

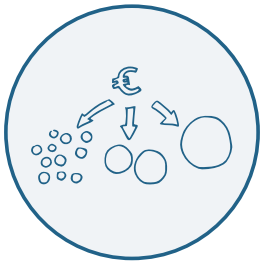
Worden gewijzigde verkeerssituaties op een duidelijke en kwaliteitsvolle wijze ingericht en aangekondigd?



Is er een parkeerbeleid dat de reorganisatie van de openbare ruimte ondersteunt? Neemt hierdoor de ruimte ingenomen door parkeren af?



Is het effect op de verkeersleefbaarheid in de wijk (door het meest verkeersluwe karakter) voldoende om een merkbaar verschil te maken? Heeft het circulatieplan een positieve invloed op de veiligheid en de toegang tot mobiliteit?



Wordt het beschikbare budget voor infrastructurele aanpassingen optimaal aangewend met een goede balans tussen voorlopige maatregelen, definitieve punctuele of grootschaligere aanpassingen?

Zijn de testopstellingen voldoende kwalitatief om positief onthaald te worden?

## Kwaliteitsvol voetgangersnetwerk

Is er een netwerk van hoofdroutes uitgewerkt met ondersteunende acties op belangrijke punten? Sluiten deze goed aan op de autovrije kernen?

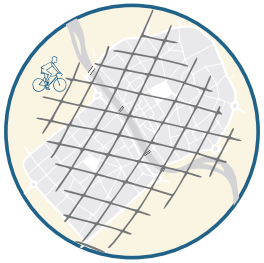
Zijn de kruisingen en het samengaan met auto-assen veilig en comfortabel? Is er bijvoorbeeld voldoende ruimte en vermijden ze conflicten?

Zijn de voetpaden voldoende breed en kwalitatief?

Wordt er ingezet op trage wegen?

## Kwaliteitsvol fietsnetwerk

Is er een goede aansluiting op de regionale fietsverbindingen met goede uitwerking ervan in de wijk zelf?



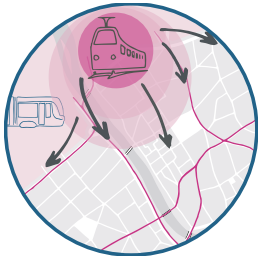
Is er een goed fijnmazig fietsnetwerk?

Zijn de kruisingen en het samengaan met auto-assen veilig en comfortabel? Is er bijvoorbeeld voldoende ruimte en vermijden ze conflicten?

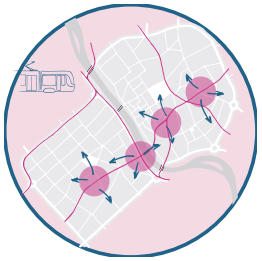
Zijn er afgescheiden fietspaden voorzien op de randwegen?

Zijn er voldoende, kwalitatieve fietsenstallingen in de wijk?

## Sterk uitgebouwd openbaar vervoernetwerk



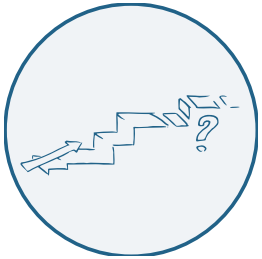
Wordt het regionaal netwerk goed ingepast in de wijk?



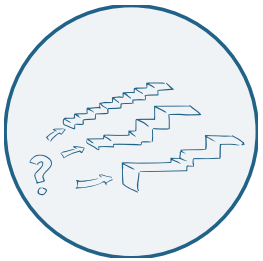
Zijn haltes en routes goed gesitueerd in functie van de toegankelijkheid van de verschillende delen van de wijk?

Zijn de haltes veilig ingericht voor elke weggebruiker?

## Toekomstige evoluties



Biedt het voorgestelde plan een groeipotentieel naar de toekomst? Kunnen er na de invoering makkelijk verder stappen gezet worden om tot een leefwijk te komen?



Is een eventueel voorgestelde fasering realistisch? Is de eerste stap voldoende om (voor een deel van de wijk) een verschil te maken? Volgen mogelijke stappen elkaar logisch op?

# NOTES