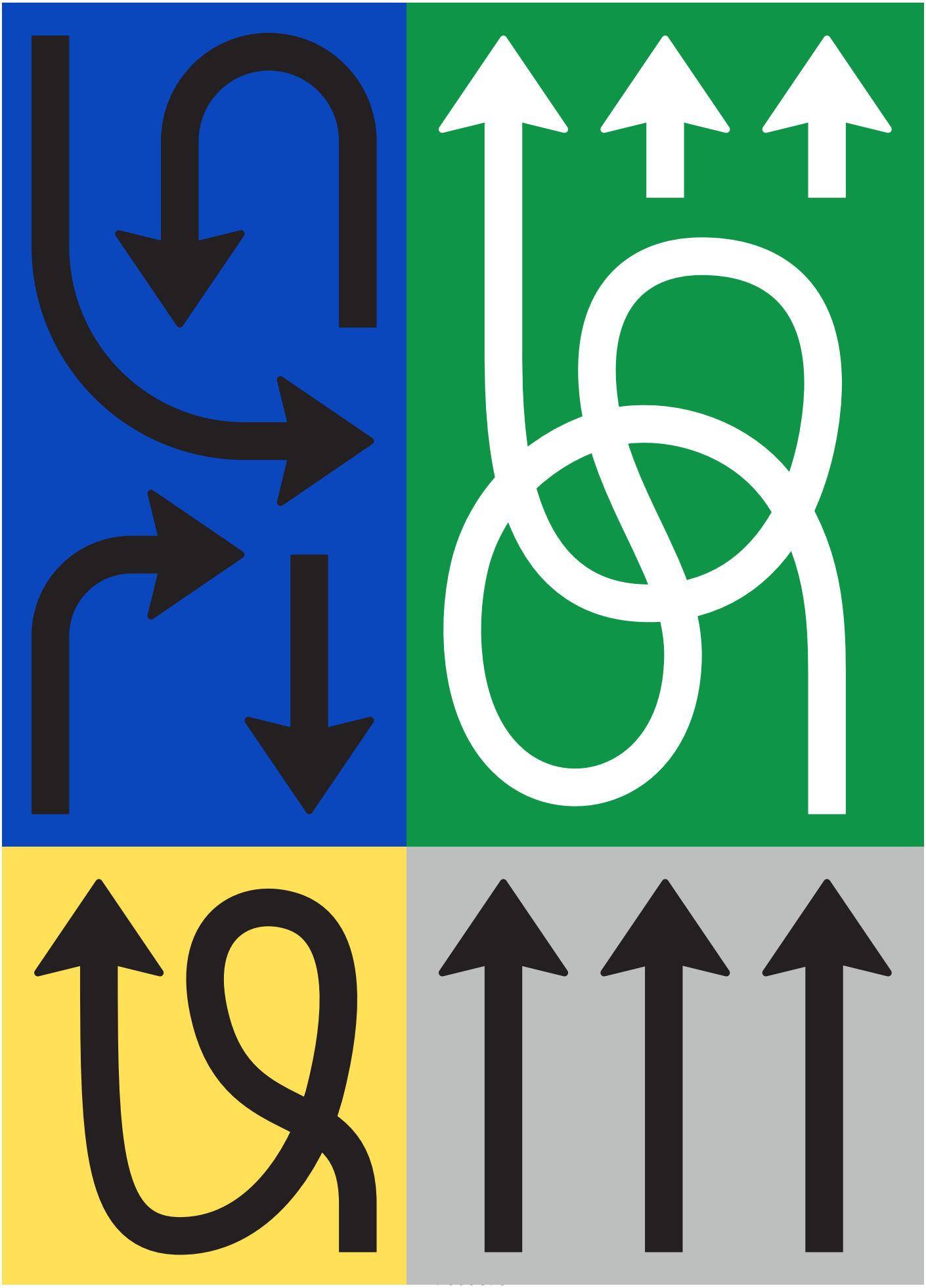
Het Andere Atelier



BRAL

BRAL strijdt voor een gezond, milieuvriendelijk en solidair Brussel. Van mobiliteit tot stedenbouw stellen we de Brusselaars centraal.
Hoe doen we dat? We ondersteunen hen met onze kennis en helpen hen om zelf initiatief te nemen. Samen verdedigen we onze visie bij de overheid. Aan tafel als het kan, op de barricaden als het moet. We zijn kritisch maar constructief, dwars maar genuanceerd.

Heroes for Zero

H4Z is een non-profit organisatie. Alle leden zijn burgers die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid. Er zijn lokale /0 burgergroepen actief in volgende gemeenten: Evere (1140/0), Koekelberg (1081/0), Ganshoren (1083/0), Schaarbeek (1030/0), Sint-Gillis (1060/0), Brussel – Laken (1000/0 – 1020/0), Sint-Agatha-Berchem (1082/0), Molenbeek (1080/0) en Sint-Joost-Ten-Node (1210/0). H4Z wil veilige wegen, geen doden, geen zwaargewonden. H4Z wil een stad die het sociale leven van haar inwoners boven het gemak van de automobilisten stelt en een stad die actieve mobiliteit aanmoedigt en streeft naar vermindering van de luchtvervuiling. H4Z wil een transitie die sociaal rechtvaardig is en rekening houdt met de meest kwetsbaren. Een stad die werkt voor kinderen is een stad die werkt voor iedereen.

Filter Café Filtré

Filter Café Filtré Atelier vzw is voortgekomen uit de burgerbeweging Filter Café Filtré en heeft zich tot doel gesteld om via ontwerpend onderzoek concrete oplossingen en ruimtelijke toekomstvisies te ontwikkelen waarbij een betere luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, meer leefbare en kindvriendelijke steden de objectieven zijn.

Filter Café Filtré Atelier en Architecture Workroom Brussels sloegen midden mei 2018, na enkele weken van succesvol actievoeren, de handen in elkaar en richtten het Atelier "Air for Schools" op.

Naast het schreeuwen aan de zijlijn voelden de actievoerders al snel de nood om ook inhoudelijk actie te voeren. Het atelier creëert een constructief klimaat waarbinnen workshops worden georganiseerd waarbij ouders, kinderen, schoolbestuur, buurtbewoners, experten en architecten nadenken over ruimtelijke oplossingen voor hun wijk en hun stad. De resultaten vormen een 'constructief pleidooi' voor meer leefbare en gezonde steden en gemeenten. De ambitie is om het debat rond de schoolstraten te verbreden en een kwaliteitssprong te maken op verschillende schalen: het schoolgebouw (XS), de straat (S), de wijk (M), het stadsdeel (L), de stad (XL), de regio (XXL).

www.bral.brussels heroesforzero.be www.filter-cafe.org

1.	Introductie	5
1.1	Het Andere Atelier	6
1.2	Leeswijzer	7
2.	Parcours	9
2.1	Ganshoren	10
2.2	Sint Gillis	18
2.3	Evere	26
3.	Webinars	35
3.1	Paris	36
3.2	Oslo	42
3.3	Berlin	50
4.	Horizon Atelier	59
4.1	Ganshoren	62
4.2	Sint Gillis	70
4.3	Evere	76
4.4	Conclusies ontwerpatelier	82
5.	Actieplan — Aanbevelingen	83
5.1	Ingrepen op buurtniveau	85
5.2	Ingrepen op bovenlokaal niveau	88
5.3	Governance	91

1 Introductie

1.1 Het Andere Atelier

De verenigingen Heroes for Zero, Filter Café Filtré Atelier en BRAL dragen bij aan de opmaak van het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 door de organisatie van “Het Andere Atelier”. Met een programma van wandelingen, webinars en een ontwerpatelier, parallel aan de “officiële” Be.Smart ateliers van Brussel Mobiliteit, willen de drie burgerbewegingen bijdragen aan de opschaling van het ambitieniveau van het actieplan verkeersveiligheid 2021 - 2030.

Het doel van Het Andere Atelier is om het debat over verkeersveiligheid uit de ‘formele’ context van het planproces te halen door te observeren wat de uitdagingen zijn op het terrein -de straat- (tijdens ‘Boots on the ground wandelingen’), te leren van inspirerende steden (via ‘Benchmark-webinars’) en te bedenken en verbeelden hoe een veilige, aangename en gezonde stad van de toekomst er kan uitzien (in het ‘Horizon Atelier’).

De uitdagingen van het nieuw actieplan zijn groot. Terwijl in Oslo geen enkele actieve weggebruiker het leven liet in het verkeer in 2019, vielen er maar liefst twintig doden op de Brusselse wegen. Het Brussels Gewest wil tegen 2030 het voorbeeld van Oslo volgen en gaan voor nul verkeersdoden (of ‘Vision Zero’) met een nieuw plan voor verkeersveiligheid.

Achter de twee statistieken liggen verhalen. In welke stad kan je met een gerust hart met je kroost naar school fietsen? Waar is het aangenaam wandelen van A naar B? Welke stad kent lagere gezondheidskosten, schonere lucht en een bevolking die met plezier wandelt en fietst en in algemeen goede conditie verkeert?

Het Andere Atelier zoekt actief naar een betere statistiek én betere verhalen. De burgerbewegingen plaatsen verkeersveiligheid in een bredere context. Ze verkennen, verdiepen en verbeelden de ambitie Vision Zero met wandelingen, Benchmark-webinars en een ontwerpatelier.

De drie Boots on the ground wandelingen in de gemeenten Ganshoren, Sint-Gillis en Evere bieden een representatief staal van verschillende woonomgevingen binnen het Gewest: de drie gemeenten situeren zich in het noorden en het zuiden, in de eerste kroon en de tweede kroon, en zowel op de linker- als rechteroever.

Parijs, Oslo en Berlijn waren te gast in de Benchmark-webinars. Het zijn drie steden die voorop lopen in een nieuw mobiliteitsparadigma dat naar meer verkeersveiligheid leidt. De context is telkens anders, maar de visie en aanpak zijn daarom niet minder inspirerend. Parijs werkt met haar concept van de 15-minuten aan een stad op mensenmaat, Oslo is dé stad waar Vision Zero zorgde voor een cultuuromslag en Berlijn toont hoe er pragmatisch en snel gehandeld kan worden.

In het Horizon Atelier wordt het geheel aan informatie die is opgehaald tijdens de wandelingen, de Benchmark-sessies en de Be.Smart ateliers cocreatief omgezet naar ontwerpbeelden. Die ontwerpbeelden zijn voorstellen voor “type-omgevingen” zodat ze ook elders in de stad kunnen toegepast worden.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 is een verslag van de drie Boots on the ground wandelingen. Samen met de lokale gidsen van Heroes for Zero wordt al stappend een beeld geschetst van de huidige situatie. Hoe wordt Brussel ervaren vandaag de dag? Waar liggen burgers van wakker? Wat schort er op niveau van de straat, met een bril van een actieve weggebruiker, op vlak van verkeersveiligheid? Het verslag bestaat telkens uit de kaart en de beschrijving van de wandelroute, gevolgd door observaties en oplossingsrichtingen voor telkens drie concrete locaties op die route.

Hoofdstuk 3 is het verslag van de drie Benchmark-webinars. BRAL positioneert tijdens drie Benchmark-webinars de situatie op het vlak van verkeersveiligheid in 2020 in Brussel ten opzichte van drie andere Europese steden die Vision Zero nastreven of reeds bereikt hebben: Parijs, Oslo en Berlijn. Het verslag bestaat uit een synthese van de presentatie van de gastspreker, aangevuld met enkele citaten van de vier deelnemers aan het debat die de context in Brussel goed kennen en reflecteren op de lezing.

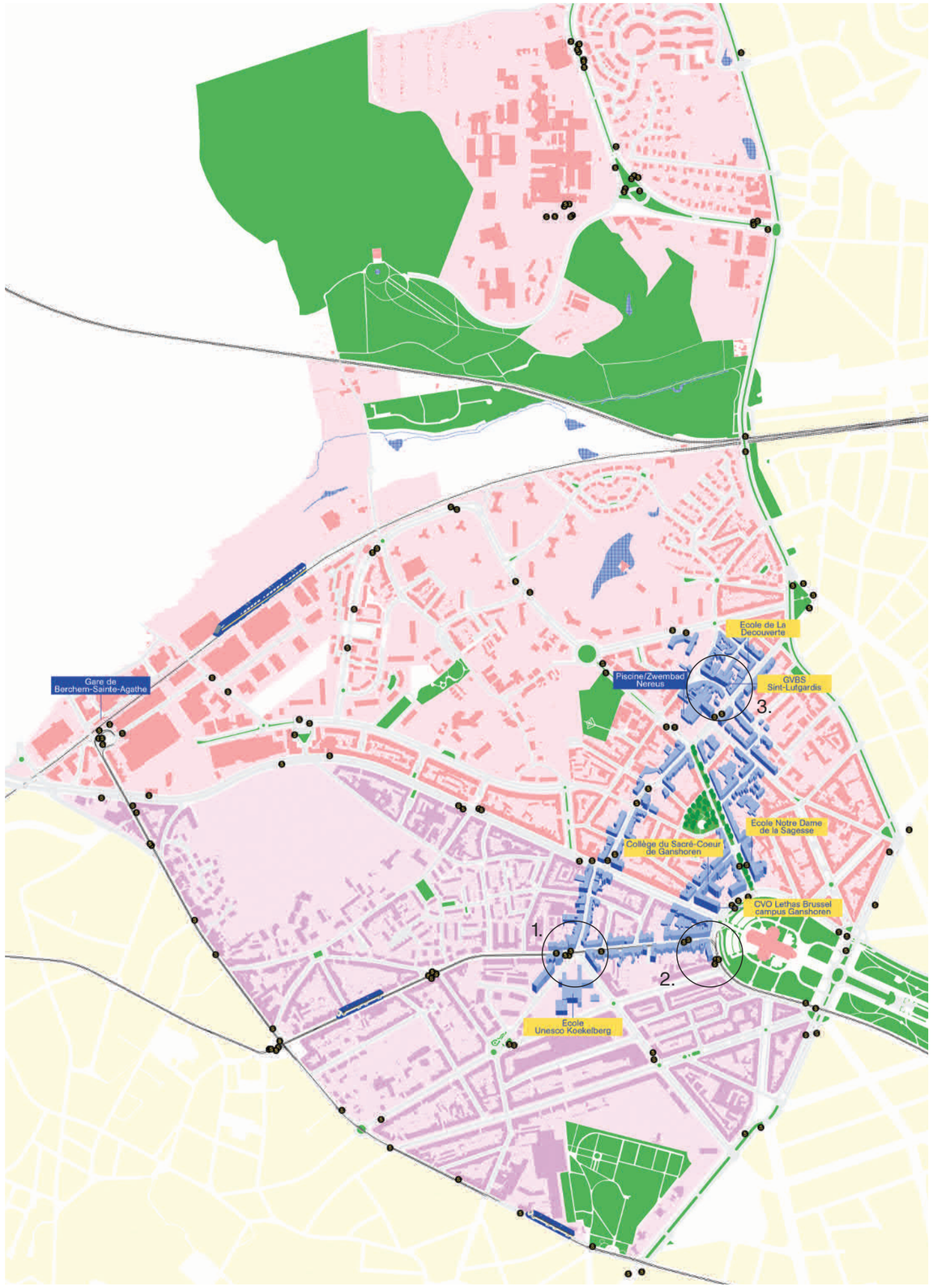
In hoofdstuk 4 worden de ontwerpen getoond die tijdens het Horizon Atelier zijn ontwikkeld onder begeleiding van Architecture Workroom Brussels en Filter Café Filtré Atelier. Grafische hulpmiddelen worden ingezet om de inzichten uit de workshops Be.Smart, de Benchmark-webinars en de Boots on the ground wandelingen te verbeelden en te bestendigen. Tijdens de cocreatieve ontwerp-workshop is 2040 het punt op de horizon. In 2040 is Vision Zero bereikt, en is de stad bovendien ook (zo goed als) klimaatneutraal met straten die een gezond leven in een stad garanderen. Hoe ziet die stad er uit?

De vaststellingen op de Boots on the ground wandelingen, de inzichten uit de Benchmark-webinars en de ontwerpvoorstellen uit het Horizon Atelier leiden in hoofdstuk 5 ten slotte tot negen aanbevelingen voor de opmaak van het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030.

De burgerbewegingen schuiven deze aanbevelingen naar voor als input voor de opmaak van het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030. De thema’s ‘gedrag’ en ‘handhaving’ zijn een belangrijk onderdeel van een sterk en allesomvattend actieplan verkeersveiligheid. Maar de burgerbewegingen geven de hoogste prioriteit aan de doelstellingen ‘infrastructuur’ en ‘governance’ in het bereiken van Vision Zero. De basis van Vision Zero ligt enerzijds in de infrastructuur die zich aanpast aan de visie en anderzijds in hoe de overheid zich organiseert en samenwerkt om de visie te bereiken. Want de infrastructuur en governance vormen het kader van correct en veilig gedrag. Hoe beter de kwaliteit van de infrastructuur en de governance-structuur, hoe kleiner de rol van handhaving.

2 Parcours

2.1 Ganshoren



2.1 Ganshoren

Thema

Tijdens de wandeling neemt “1083/0”, het lokaal burgercollectief van Heroes for Zero in Ganshoren, u mee langs een aantal schoolomgevingen en de wirwar van gemeente- en gewestwegen, op de grens van verschillende gemeenten.

Een videoverslag vindt u terug op de website: *www.a-atelier.be/nl/evenementen/ganshoren*

Route

We wandelen vanaf het zwembad Nereus omhoog op de drukke as die de Keizer Karellaan en de Wereldtentoonstellingslaan verbindt en die dwars door Ganshoren loopt. Dat brengt ons naar de Keizer Karellaan, een snelweg in de stad: we steken deze over aan het kruispunt met de Beeckmansstraat, zonder garantie op conflictvrij oversteken – elke keer weer spannend met een kleuter aan de hand.

De smalle Ganshorenstraat is een echte street canyon met te smalle voetpaden, slechte lucht en op piekuren bijzonder veel transitverkeer. Die brengt ons naar het zeer complexe kruispunt voor de Unescoschool: trams, veel moeilijke verkeersstromen en tijdens het piekuur veel kinderen die te voet of met de fiets komen. De Goffinlaan heeft eind 2020 meerdere serieuze ongelukken gezien en 1083/0 is al lang aan het lobbyen bij de verschillende spelers om de situatie aan de schoolpoort aan te pakken.

Via de Frans Gasthuislaan gaan we naar de Basiliek van Koekelberg. Jammer is dat er op de as Josse Goffinlaan-Frans Gasthuislaan wel (smalle) afgescheiden fietspaden liggen, maar dat o.a. het kruispunt voor de Unescoschool en de grote kruispunten aan het begin en einde van de as totaal niet befietsbaar zijn. Wij wandelen naar het kruispunt met de Pantheonlaan. Onze volgende stop is het Heilig Hartcollege waarvan de hoofdingang aan de mond van de Leopold II-tunnel ligt, de meest vervuilde plek van het Brussels gewest. Via een kort stukje Keizer Karellaan slaan we de Delhovestraat in, waar de voorbije jaren geëxperimenteerd werd met een schoolstraat.

Vervolgens wandelen we langs de Van Overbekelaan en de Notre Dame de la Sagesse-school verder in de richting van het Sint-Lutgardiscollege, waar sinds kort een echte schoolstraat is goedgekeurd. Afsluiten doen we via het Guido Gezelleplein, het ‘dorpspleintje’. Het is aan herwaardering toe en in de zomer van 2020 heeft de gemeente in het kader van ‘Brussel op Vakantie’ – een gewestelijk initiatief – het plein tijdelijk autovrij gemaakt.

2.1 Ganshoren

Situatie 01

Een vijfarmen-kruispunt met chaos aan de schoolpoort van Unesco Basisschool tot gevolg.

→ *Josse Goffinlaan - Frans Gasthuislaan - Ganshorenstraat - Kasteellaan - Klein Berchemstraat*

De hoofdingang van de Unescoschool bevindt zich aan een druk kruispunt waar vijf straten samenkomen. Tijdens de ochtendspits, vlak voor de school begint, stromen ouders en kinderen langs alle kanten toe. Per fiets, bakfiets, step, te voet, met de wagen,... Het resultaat is een stresserende en onveilige schoolomgeving.

Observaties

Auto's blokkeren systematisch het trottoir en het fietspad op het kruispunt van de Klein-Berchemstraat en de Josse Goffinlaan, een route waarlangs heel wat kinderen naar school komen.

Er staan tijdens de ochtendspits agenten én buurtwachters de omgeving te observeren.

Afslaande auto's rijden systematisch over de zebrapaden wanneer het voetgangerslicht op groen staat (bijvoorbeeld auto's die uit de Ganshorenstraat komen, of auto's die de Kasteellaan willen inslaan). Het is in de verste verte geen conflictvrij kruispunt: de potentiële conflicten zijn overal.

De tram op de Goffinlaan is niet het probleem, maar maakt het geheel chaotischer en onvoorspelbaarder. Wanneer een tram een grote groep kinderen afzet is er voor hen onvoldoende tijd om over te steken.

Een schoolstraat werd in het leven geroepen op de 'ventweg' van de Kasteellaan, enkel tijdens de ochtendspits; dit is momenteel (januari 2021) nog steeds een tijdelijke testfase. Deze ventweg werd vroeger gebruikt als Kiss & Ride om de ingang van de kleuterschool beneden te bereiken en dat leidde tot zeer veel problemen. Dankzij de schoolstraat zijn een aantal van deze problemen weliswaar opgelost, maar de schoolstraat komt niet tot haar recht omdat er eigenlijk geen veilige manier is om de schoolstraat te bereiken. Ondanks de inzet van stadswacht verbetert de verkeersveiligheid niet wezenlijk. Toch zijn de ouders in zeer grote mate tevreden over het bestaan van de schoolstraat (zo blijkt uit een enquête).

De hoofdingang van de school ligt op de grens van Koekelberg en Sint-Agatha-Berchem. De Goffinlaan en de Frans Gasthuislaan zijn gewestwegen. De Frans Gasthuislaan wordt 'gedeeld' tussen Ganshoren, Koekelberg en Sint-Agatha-Berchem, de Ganshorenstraat begint in Ganshoren en eindigt in Sint-Agatha-Berchem. Dit kluwen maakt het lastiger om een oplossing te vinden.

Zicht op de Unesco school vanaf de Ganshorenstraat *(foto: Ivan Put)*

Zicht vanaf de Unesco school richting Ganshorenstraat *(foto: Ivan Put)*

2.1 Ganshoren

Schoolstraat in de Kasteellaan *(foto: Ivan Put)*

Josse Gofinlaan *(foto: Ivan Put)*

Oplossingsvoorstellen

Het kruispunt vereenvoudigen door bijvoorbeeld minstens één van de vijf wegen te knippen voor doorgaand autoverkeer. (De smalste straat niet meer laten doorlopen tot aan het kruispunt lijkt het meest logisch: voor deze concrete locatie is dat de Klein Berchemstraat. Dit werkt ook het probleem weg van auto's die permanent het fietspad blokkeren).

Dit vraagt een lokaal circulatieplan/herziening van de rijroutes rondom het bouwblok van de school.

Bijkomend kan één van de andere straten een permanente schoolstraat worden die goed doordacht is, voldoende ruim is - met implicaties op de circulatie in de directe omgeving - en leesbaar en duidelijk is.

Of één van de straten (bijvoorbeeld de Ganshorenstraat) enkelrichtingstraat maken. Dit reduceert het onoverzichtelijk aantal gemotoriseerde verkeersstromen en afslaande bewegingen.

(zie ook het ontwerpvoorstel van het Horizon Atelier voor deze plek)

2.1 Ganshoren

Situatie 02

Een kruispunt waar het fietspad ‘verdwijnt’ en een kruispunt waar auto-infrastructuur de fiets- en wandelruimte heeft ‘opgegeten’

→ *Frans Gasthuislaan - Pantheonlaan*

Observaties

Het afgescheiden fietspad van de Frans Gasthuislaan stopt abrupt aan het kruispunt met de Pantheonlaan (Elisabethpark). Er is geen enkele veilige (reglementaire) optie om de route te vervolgen.

Op het kruispunt komen verschillende verkeersstromen samen: afdraaiende tram, autoverkeer rond het Elisabethpark, aparte busbaan en een taxistrook. Betonnen jerseys trachten de onleesbare verkeerssituatie enigszins te beveiligen.

Om per fiets vanuit de Frans Gasthuislaan naar het Heilig Hartcollege te geraken is men genoodzaakt om af te stappen en via twee hoge dorpels het pad tussen de bomen te nemen (off road) of in tegenrichting (!) op de bus en taxistrook te rijden.

Aan de oorspronkelijke ingang van het Heilig Hartcollege ligt een voetpad van slechts een halve meter breed. Ernaast ligt een vier dubbele rijbaan en komen twee rijbanen van de tunnels uit. De ingang van de basisschool werd verplaatst naar de Louis Delhovestraat.

De Keizer Karellaan is een uitloper van de E40 en heeft de de allure van een stadsautostrade. Naast verkeersveiligheid ligt hier een grote uitdaging wat gezondheid (luchtkwaliteit) betreft.

De achterkant van de Basiliek van Koekelberg is een gigantische parking.

Pantheonlaan nabij Keizer Karellaan *(foto: Ivan Put)*

Einde Frans Gasthuislaan *(foto: Ivan Put)*

2.1 Ganshoren

Het Heilig Hartcollege aan de Keizer Karellaan *(foto: Ivan Put)*

Oplossingsvoorstellen

De fietsinfrastructuur ter hoogte van het kruispunt lokaal verbeteren middels rode stroken, witte signalisatie en de aanleg van een fragment degelijk fietspad dat linksaf slaan mogelijk maakt.

Punctuele missing links en zwarte punten in de fietsroutes wegwerken.

Ruimte voor autoverkeer en groen herverdelen: het versterken en vergroten van groengebieden en groene assen/structuren en het verkleinen van het parkeeraanbod gaan hand in hand. Ze werken het aanzuigeffect van autoverkeer weg én pakken het tekort aan stedelijk groen aan in één beweging.

Herinrichting van het kruispunt en reorganisatie van de verkeersstromen.

Ruimte voor autoverkeer en actief verkeer herverdelen: waar mogelijk een rijstrook schrappen ten voordele van veilige en leesbare fietsroutes en aantrekkelijke voetgangerszones. Bij situaties waar het voetgangers- en fietsnetwerk bij gebrek aan ruimte niet kwalitatief en veilig kan uitgerold worden, zal de ruimte (en doorstroming) van het autoverkeer in vraag gesteld moeten worden. Het STOP-principe (eerst Stappen, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en dan Personenwagens) is immers leidend bij de (her)inrichting van de publieke ruimte.

(zie ook het ontwerpvoorstel van het Horizon Atelier voor deze plek)

Situatie 03

Een schoolstraat: nadars worden tijdens de ochtend- en avondspits manueel op de straat geplaatst bij de basisschool ‘Sint-Lutgardis’

→ *Opvoedingsstraat*

Observaties

De voorkant van de school ligt op het charmante Guido Gezelleplein maar wordt momenteel niet als ingang gebruikt; de kinderen gaan de school binnen via de achteringang in de Opvoedingsstraat.

Twee jaar geleden is de Opvoedingsstraat 15 minuten lang (‘s ochtends en in de namiddag) een schoolstraat geworden, die met nadarhekken wordt afgesloten voor autoverkeer. In de straat ligt ook nog een crèche. Ouders van kinderen in die crèche krijgen een uitzondering: zij mogen toch doorrijden. Ook buurtbewoners krijgen een uitzondering en krijgen met de auto toegang tot de straat.

De voorbije jaren is de modal split mede onder impuls van de schoolstraat zeer sterk geëvolueerd. Van de leerlingen wordt nu nog maar 30% met de auto naar school gebracht, in 2016 was dat nog dubbel zoveel. Verder komt 25% van de leerlingen te voet, 30% met de fiets en 15% met het openbaar vervoer.

De schoolstraat zit nog altijd in een ‘testfase’, want de gemeente geeft voorlopig geen goedkeuring voor een definitief statuut en de aanpassingen aan de weginrichting die daar bij horen. Bovendien zijn er heel wat problemen: het interval van 15 minuten is erg kort. Sommige ouders zorgen er bijvoorbeeld voor dat ze net op tijd aankomen om de straat in te kunnen rijden, en wachten dan met hun kinderen in de auto. Andere ouders rijden achterwaarts de straat in. Dat levert gevaarlijke situaties op.

Opvoedingsstraat (*foto: Ivan Put*)

Opvoedingsstraat (*foto: Ivan Put*)

Opvoedingsstraat (*foto: Ivan Put*)

Opvoedingsstraat (*foto: Ivan Put*)

Oplossingsvoorstellen

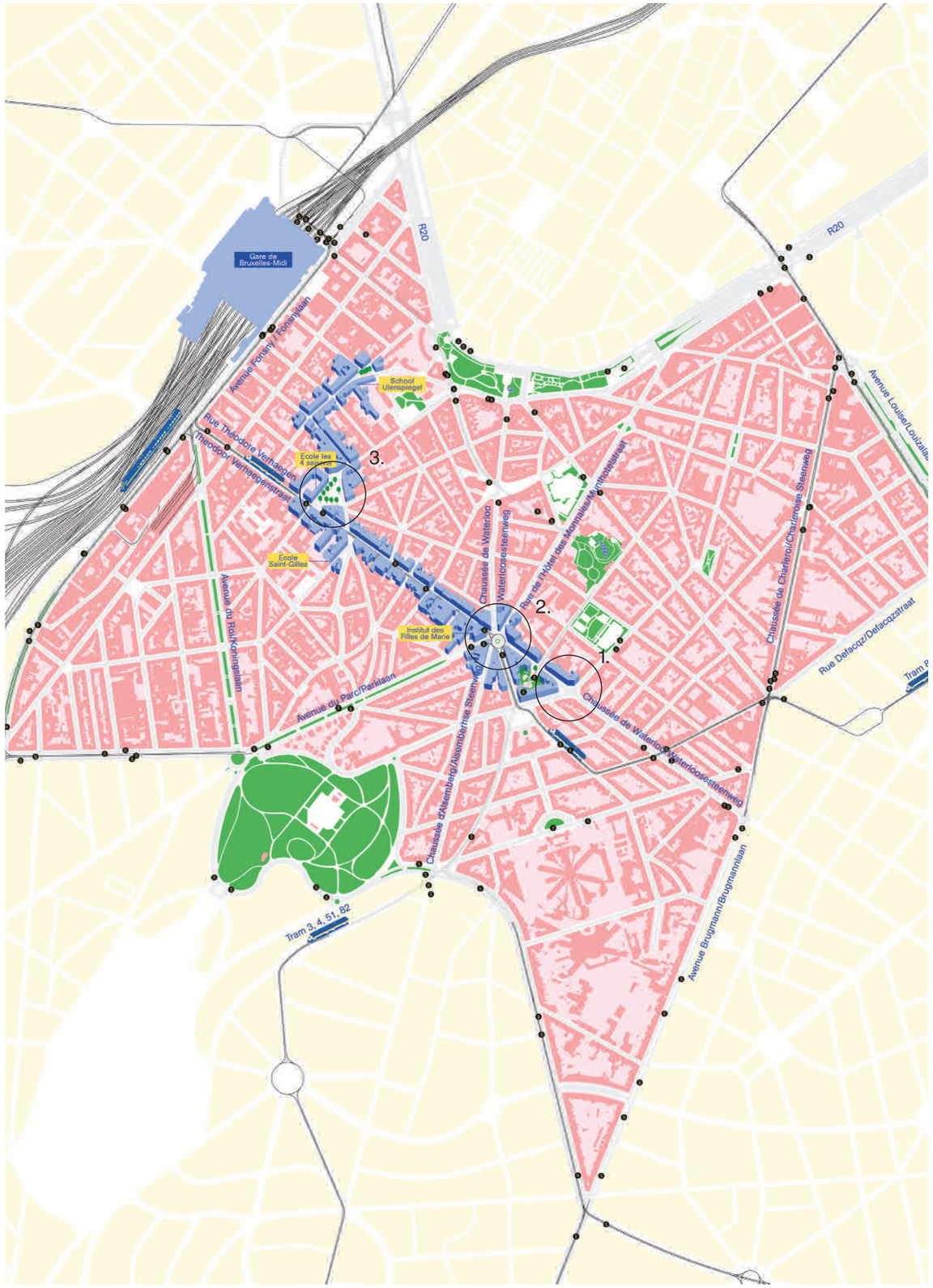
Duidelijke regels over hoe lang een schoolstraat moet duren om as such erkend te worden (15 minuten is te kort). Het gewestelijk draaiboek schoolstraten van Brussel Mobiliteit suggereert een interval van 30 minuten, maar de school en de ouders hebben geen stok achter de deur om dit af te dwingen bij de gemeente. Een duidelijk en strak kader voor schoolstraten is nodig.

Een andere boeiende optie is een heraangelegd, autovrij Guido Gezelleplein. Het plein heeft veel (onbenut) potentieel als kloppend hart van de gemeente. In dat scenario wordt de hoofdingang, die vandaag grotendeels buiten gebruik is, opnieuw bruikbaar en aantrekkelijk voor de school. Deze piste past heel goed bij de ambitie die in Parijs wordt geformuleerd: “un parvis devant chaque école”!

Dromen mag: de Opvoedingsstraat is een kort stukje straat dat enkel bestemmingsverkeer ontvangt. Een aantrekkelijk pleintje tussen school en crèche zou volstaan om van deze straat een aangename leefstraat te maken, waar kinderen veilig en rustig naar school of naar de crèche kunnen gaan; daarvoor is verder geen aangepast circulatieplan nodig. De bereikbaarheid met de auto blijft goed: achter het cultureel centrum ‘La Villa’ ligt een zeer grote parking. Via een korte wandeling van 150 meter kunnen ouders met hun kinderen heel vlot de school of crèche bereiken. In het algemeen is het een goed idee om ook de kinderen die met de auto naar school komen de laatste meters al wandelend te laten afleggen.

(zie ook het ontwerpvoorstel van het Horizon Atelier voor deze plek)

2.2 Sint-Gillis



2.2 Sint-Gillis

Thema

Deze wandeling van “1060/0” brengt u langs enkele plekken in Sint-Gillis waar al actie werd gevoerd. De wandeling gaat van hoog naar laag Sint-Gillis en toont hoe de spanning tussen enerzijds een bruisende stadswijk en anderzijds veel transitverkeer en logistiek transport onoverzichtelijke en complexe verkeerssituaties oplevert. Levendige (handels) wijken hebben nood aan laad- en losplekken, zeker in een dicht bebouwd gebied. Veilige fietsinfrastructuur is grotendeels afwezig.

Een videoverslag vindt u terug op de website: *www.a-atelier.be/nl/evenementen/st-gillis*

Route

We spreken af ter hoogte van Café La Pompe. Dit is vlakbij premetro-station Horta. We starten op het kruispunt van de Waterloose Steenweg met de Taminesstraat en de Adolphe Demeurlaan. Dat is een zeer groot kruispunt op een drukke en brede regionale weg. Er wordt vaak te snel gereden. Er zijn bovendien veel handelszaken langs de weg gelegen, een reden waarom er veel wordt wild geparkeerd. We dalen af tot aan de Bareel van Sint-Gillis. Dit is een zeer bekend punt, ongelooflijk druk, met allerlei vervoersmodi die op een kleine oppervlakte elkaar vanuit verschillende hoeken kruisen. Aan de Bareel van Sint-Gillis blijven we rechtdoor afdalen via de Théodore Verhaegenstraat. Aan het kruispunt ter hoogte van het Bethlehemplein slaan we rechtsaf. In tegenstelling tot de Waterloose steenweg is het probleem op dit kruispunt dat er te weinig plaats is voor de verschillende vervoersmodi, waardoor het hier heel druk en onoverzichtelijk kan zijn. Combineer dit met een levendig plein met een school en een crèche en je krijgt een gevaarlijke cocktail. Zo gebeurde hier in 2020 gebeurde een dodehoek-aanrijding van een fietser door een vrachtwagen. Uiterst problematisch hier is dat de uitgang van de school op het plein direct gekruist wordt door een drukke straat (de Vorstse Steenweg), waardoor kinderen die de school uitkomen direct op straat eindigen.

Ter hoogte van het Bethlehemplein trekken we de woonwijk in. De Emile Feronstraat staat bekend voor hardrijders ‘s nachts. Ook is er vaak sluipverkeer doorheen de woonwijk dat de drukte op de Fonsnylaan en de kleine ring wil ontwijken. De wandeling eindigt op het Heldenplein, waar 1060/0 tijdens de zomervakantie gedurende een maand een leef- en speelstraat heeft georganiseerd. We zijn dan vlakbij het Zuidstation. Hier hebben we het over de manier waarop verkeersveiligheid en de verdeling van de publieke ruimte vaak een zeer gepolariseerd onderwerp is, en hoe we, via zulke leef- en speelstraten, proberen om dit onderwerp op een constructieve manier bespreekbaar te maken.

2.2 Sint-Gillis

Situatie 01

Een kruispunt van een drukke transitbaan enerzijds en twee dwarse woonstraten anderzijds.

→ *Waterloosesteenweg - Adolphe Demeurlaan - Taminesstraat*

Observaties

Het kruispunt wordt gekenmerkt door zeer flauwe bochten waardoor de centrale verkeersruimte zeer ruim is.

Auto's gebruiken de overgedimensioneerde verkeersruimte van het kruispunt om zich tijdelijk OP het kruispunt (in de flauwe bochtstralen met witte markering) te stationeren.

Dit beperkt de zichtbaarheid van voetgangers: zij hebben slecht zicht én worden slecht gezien.

Auto's worden door de flauwe bochten bij een afslaande beweging niet afgeremd in hun draaimanoeuvre.

Auto's worden evenmin afgeremd wanneer ze het kruispunt recht oversteken.

De oversteekafstanden van de zebrapaden zijn erg lang.

De potentiële verblijfsruimte ter hoogte van de hoeken van de bouwblokken wordt niet benut.

Apero-actie van H4Z op het Kruispunt Waterloose Steenweg x Rue des Tamines X Adolphe Demeurlaan *(foto: H4Z)*

2.2 Sint-Gillis

Waterloosesteenweg *(foto: Marlies Lenaerts)*

Kruispunt Waterloosesteenweg - Taminesstraat *(foto: Marlies Lenaerts)*

Waterloosesteenweg *(foto: Marlies Lenaerts)*

Kruispunt Waterloosesteenweg-Adolphe Demeurlaan *(foto: Marlies Lenaerts)*

Oplossingsvoorstellen

De rijbaan/verkeersruimte van het kruispunt verkleinen. Door de voetpaden ter hoogte van de hoeken te vergroten en scherpere hoeken te creëren moet een draaimanoeuvre vanuit stilstand gebeuren.

Hierdoor worden ook de voetgangersoversteken verkort wat de veiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers verhoogt.

De twee straten dwars op de transitbaan eenrichtingsverkeer maken (in tegenovergestelde richting).

Witte markering volstaat niet, de nodige aanpassingen vragen een infrastructurele ingreep zodat wagens niet in de verleiding komen zich tijdelijk te stationeren.

Parkeerplaatsen omvormen tot laad- en loszones.

2.2 Sint-Gillis

Situatie 02

Een chaotisch rondpunt met 7 armen, stoplichten, drie baanvakken en geen fietsinfrastructuur.

→ *Bareel van Sint-Gillis - Waterloosesteenweg - Théodore Verhaegenstraat - Parklaan - Alsembergsesteenweg - Paul Dejaerlaan - Munthofstraat*

Observaties

Fietsers die komen uit één van de zijstraten zijn ter hoogte van het rondpunt compleet overgeleverd aan de snelheid en de bewegingen van de grote autostromen. Het is onveilig om als fietser het rondpunt over te steken. Niet alleen is er veel verkeer van trams en auto's waar fietsers mee rekening moeten houden. Ook de bestrating (een mix van kasseien, tramsporen en wegdek) op het rondpunt zijn voor fietsers oncomfortabel en onveilig. Fietsers die een stuk rondpunt bergopwaarts moeten nemen, hebben binnen de lichtenfase onvoldoende tijd om van het rondpunt af te geraken alvorens nieuwe autostromen in gang komen.

Het is voor automobilisten niet duidelijk wanneer voetgangers groen licht hebben.

De omliggende voetpaden zijn zeer smal.

Een tram die door omstandigheden op het rondpunt blijft, blokkeert veel doorstroming.

Er is zeer veel ruimte voor de auto, wat leidt tot verschillende rijen auto's naast elkaar tijdens drukke momenten. Er is wildparkeren voor laden en lossen tussen de verschillende armen van het rondpunt.

Bareel van Sint Gillis *(foto: Ivan Put)*

Bareel van Sint Gillis *(foto: Ivan Put)*

Bareel van Sint Gillis *(foto: Ivan Put)*

Bareel van Sint Gillis *(foto: Ivan Put)*

2.2 Sint-Gillis

Bareel van Sint Gillis *(foto: Ivan Put)*

Oplossingsvoorstellen

De complexiteit van aankomende en vertrekkende verkeersstromen op het rondpunt vereenvoudigen door een paar van de 7 toekomende assen enkelrichting te maken of te knippen: dit vereist een doorgedreven circulatieplan.

Kiezen om ofwel een lichtengeregeld kruispunt te installeren ofwel een rond punt, maar geen tussenvorm. Een combinatie van beiden schept bij alle verkeersdeelnemers verwarring.

De voetgangersruimte verbreden om het minimum aan wandel- comfort te bieden.

Een bestrating kiezen die comfortabel en veilig is voor fietsers die het plein willen oversteken.

De ruimte voor de auto beperken, zodat ze niet naast elkaar kunnen rijden. Dat leidt tot onoverzichtelijke situaties en conflicten.

(zie ook het ontwerpvoorstel van het Horizon Atelier voor deze plek)

2.2 Sint-Gillis

Situatie 03

Een schooluitgang naast een plein, maar tussenliggend nog een weg waar dubbelparkeren voor laden en lossen en hoge snelheden dagelijkse kost zijn.

→ *Bethlehemplein - Vorstse Steenweg*

Observaties

Het plein is een aangename plek, maar vanuit de school slechts bereikbaar na een hachelijke oversteek.

Er is amper ruimte voorzien voor voetgangers naast de schooluitgang: wanneer kinderen de school uitkomen, staan ze bijna direct op straat.

Het gehele plein wordt doorsneden door autoverkeer: er zijn drie straten die de stoep (met veel restaurants, bars, …) afsnijden van het plein.

Het plein is nu volledig verhard.

Bethlehemplein *(foto: Ivan Put)*

2.2 Sint-Gillis

Vortse Steenweg (foto: Ivan Put)

Oplossingsvoorstellen

Venstertijden voor vrachtverkeer en laden en lossen.

Van de straat tijdens de ochtend- en avonduren een schoolstraat maken.

Het gehele plein autovrij maken, zodat er een intuïtieve en logische continuïteit is tussen de stoep en het plein.

Een circulatieplan voor de omliggende wijk, zodat (vracht)verkeer niet meer over het plein hoeft.

Parkeerplaatsen omvormen tot laad- en loszones.

Meer groen en ruimte voor waterbuffering- en infiltratie, om het plein aangenamer en leefbaarder te maken, zeker in de zomer.

2.3 Evere

2.3 Evere

Thema

Tijdens deze wandeling neemt “1140/0” je mee op een inleefreis als tienjarige doorheen Evere. Hoe voelt het om je als kind te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te bewegen van thuis naar school en terug? We beginnen bij een basisschool en leiden je langs allerlei plaatsen waar we dromen van meer plaats en veiligheid voor groot en klein. Tijdens de wandeling valt het contrast op tussen enerzijds de kleinschalige grondgebonden bebouwing en anderzijds de appartementsgebouwen. Er is veel open ruimte, maar die wordt niet overal kwalitatief ingevuld. De grotere assen en ronde punten zijn bedacht vanuit een auto-logica en missen de nodige bescherming voor fietsers.

Een videoverslag vindt u terug op de website:
www.a-atelier.be/nl/evenementen/1140-0

Route

We starten bij de nieuwe basisschool Marie Popelin in Evere om er de gemiste kansen qua verkeersinrichting te laten zien. Wij verlaten de drukke Cicerolaan, waar slechts plaats lijkt te zijn voor 4-wielers, en volgen de Franz Guillaumelaan tot aan een rotonde die ‘s morgens druk wordt gebruikt door het doorgaand verkeer.

Volgende stop is de ingang van een andere basisschool: Aurore. ’s Ochtends gaan de kinderen de school binnen langs de doodlopende Gemoedsrustlaan. De naam en de ligging hebben alles om een rustige start van de dag mogelijk te maken. De realiteit is heel anders, want veel ouders brengen hun kind er met de auto heen, in een indrukwekkende carrousel van voertuigen die het gebruik van de fiets ontmoedigt.

We komen ook door de Optimismelaan, die een regionale fietsroute is, maar waar bijna geen fietsvoorzieningen zijn. Erger nog, een nuttige versmalling voor de voetgangersoversteekplaats vormt een reëel gevaar voor fietsers, die vaak in concurrentie met auto’s worden geplaatst.

Dan is het tijd voor een rustpunt en stappen we langs de Henri Dunantlaan waar een gescheiden fiets- en voetpad tonen hoe een gemeente op kindermaat er voor ons uitziet. Het contrast met de drukke Genèvestraat zal snel duidelijk worden. Het is jammer dat het ontspannen fietspad bij het kruispunt Dunantlaan/Genèvestraat eindigt op een slecht ontworpen rotonde, waar fietsers gedwongen worden om zich op een plek te begeven waar ze kans maken om overreden te worden door een auto die de rotonde wil verlaten. Dit is het geval op veel rotondes in Evere.

De Genèvestraat (een lokale rijweg voor auto’s in Good Move) is in werkelijkheid nog steeds een zeer drukke as, die moet worden beschouwd als afgesloten aan het einde met de Vrijetijdslaan. Op de Vrijetijdslaan (Voetganger Plus in Good Move-netwerk) durven we dromen en laten we zien wat een aparte bus- (en fiets-)strook zou kunnen betekenen voor alle weggebruikers, op voorwaarde dat er een aantal parkeerplaatsen op straat worden opgeheven, daar waar geen tekort aan parkeerplaatsen is.

Nadat we de Leopold III-laan zijn overgestoken, komen we uiteindelijk op de meest mysterieuze plek van Evere, waar het fietspad en de busbaan plotseling in het niets opgaan. Dit eindpunt van de wandeling ligt vlakbij het station van Evere.

Situatie 01

Een drukke zone 30-straat in de bebouwde kom (gekenmerkt door talrijke appartementsgebouwen) waarlangs de basisschool Marie Popelin gelegen is die bediend wordt door een bus. De straat is lang, recht en oogt breed en is licht hellend. In Good Move worden alle modi ingedeeld als onderdeel van het comfortnetwerk (fiets, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens). Het is zowel een belangrijke doorgangsroute als een regionale fietsroute (tot nu toe zonder fietsvoorzieningen).

→ *Cicerolaan*

Observaties

De meerderheid van de auto's respecteert de maximumsnelheid niet.

Er is geen gescheiden fietspad aanwezig en er is relatief veel fietsend schoolverkeer.

Ter hoogte van de voetgangersoversteken stulpen de voetpaden uit in functie van de veiligheid van de voetgangers: de oversteek afstanden worden verkort en auto's moeten vertragen om tussen de vernauwde doorgang te mikken. Maar hierdoor worden fietsers kwetsbaar ter hoogte van deze oversteken: ze worden tegen het doorgaand autoverkeer gedrukt. Ofwel moet je als fietser assertief zijn en voor de aankomende auto schieten, ofwel moet je tot stilstand komen en wachten tot er ruimte is om doorheen de versmalling te fietsen.

Cicerolaan *(foto: Bernard Dehaye)*

Cicerolaan *(foto: Bernard Dehaye)*

Oplossingsvoorstellen

Camera's plaatsen en een consequent handhavingsbeleid met betrekking tot snelheidsovertredingen.

Een verkeerslicht installeren dat op rood springt wanneer voertuigen meer dan 30 km/u rijden, om de automobilisten die van de Leuvense weg of de snelweg komen, tot rust te brengen.

De groene middenstrook of een rij geparkeerde wagens inwisselen voor veilige fietsinfrastructuur.

Een stuk fietsstraat is denkbaar, maar wellicht niet realistisch om fietsers op deze locatie te beschermen.

Situatie 02

Een rondpunt voor twee kruisende woonstraten waarvan één straat door automobilisten wordt gebruikt als sluiproute om de wachtrijen voor de verkeerslichten op de hoofdwegen te vermijden.

→ *Frans Guillaumelaan - Kerkhof van Brussellaan*

Observaties

Deze straat is een gemeenschappelijke fietsroute die wordt gebruikt door kinderen die met de fiets naar school gaan (er zijn twee scholen in de straat).

Er is geen ondersteunende fietsinfrastructuur ter hoogte van het rondpunt.

Op één van de hoeken zijn een tramhalte gelegen, een kleine buurtparking, en achter die buurtparking een trage weg: een voetgangersdoorsteek die tussen appartementsgebouwen heen en langs speelplekken een verbinding legt met de andere kant van de wijk.

Een rotonde waar twee woonstraten samenkomen *(foto: Bernard Dehaye)*

Een rotonde waar twee woonstraten samenkomen *(foto: Bernard Dehaye)*

Oplossingsvoorstellen

Een wijkcirculatieplan dat sluiproutes (met hoge snelheid) door rustige woonwijken voorkomt.

De rotonde wordt teruggebracht tot een enkele rijbaan voor auto's (en bussen), gedeeld met fietsers.

De parking herdenken zodat de trage weg deel uitmaakt van de mentale ruimte in de wijk en uitnodigend aanwezig is en zichtbaar is voor de actieve weggebruikers in deze buurt.

Situatie 03

Een brug over de spoorweg. Op de brug wordt aan beide zijden geparkeerd met daarnaast een smalle slecht gemarkeerde fietsstrook.

Observaties

Waar de brug eindigt, eindigt de fietsstrook ook.

Fietsers moeten zich bij het abrupte einde van de fietsstrook in het verkeer gooien, net op een punt waar de straat versmalt en een bus passeert.

Er is geen fietscontinuïteit, ook al liggen we op de as van een regionale fietsroute.

August De Boeckstraat *(foto: Bernard Dehaye)*

August De Boeckstraat *(foto: Bernard Dehaye)*

Oplossingsvoorstellen

De hele plek hertekenen met aandacht voor fietsers en voetgangers.

Het schrappen van twee parkeerstroken op de brug kan veel mogelijkheden bieden om een structureel veilige fietsomgeving te creëren.

Door het schrappen van een parkeerstrook in de Godfroid Kurthstraat zou een fietspad kunnen worden aangelegd, in het verlengde van het fietspad op de brug, zodat fietsers bij het verkeerslicht aan de Henri Consciencelaan al kunnen aansluiten op een fietspad.

3 Webinars

Gastspreker:

ALICE PERRIN is verantwoordelijk voor het ontwerp en de toegankelijkheid van de openbare ruimte binnen het Agentschap Mobiliteit van het stadsbestuur van Parijs.

Deelnemers debat:

FRÉDERIC DOBRUSZKES (FNRS-onderzoeker aan de ULB) is een transportgeograaf. Zijn onderzoek gaat onder meer over stedelijk mobiliteitsbeleid.

PATRICK FRENAY is docent aan de HELB (in bijberoep); expertise in ruimtelijke ordening, mobiliteitsbeleid, vervoersplanning (vooral openbaar vervoer), en de behandeling van de openbare ruimte.

ISABELLE JANSSENS is geograaf. Ze is al zo'n twintig jaar actief op het gebied van de verkeersveiligheid.
Zij is sinds 2018 verantwoordelijk voor de eenheid Verkeersveiligheid binnen Brussel Mobiliteit. Zij is de coördinator van het regionale actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2030.

JAN TERWECOREN is ingenieur-architect en onder meer de oprichter van Architectuurplatform Terwecoren Verdickt. Daarnaast is Jan als visionair/planner/ontwerper betrokken bij Filter Café Filtré Atelier.

3.1 Parijs – De 15-minutenstad

Presentatie van gastspreker: Alice Perrin

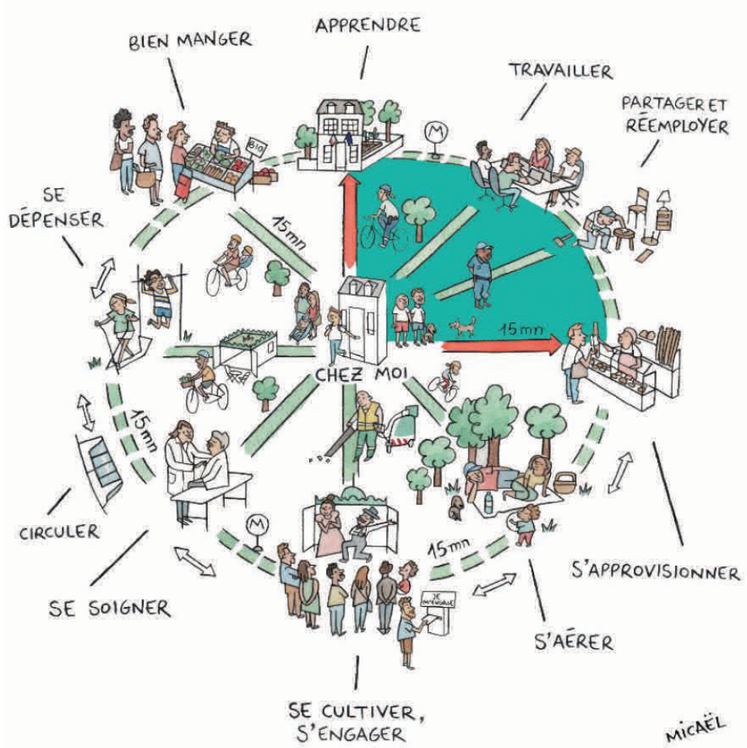
In de 15-minuten-stad liggen de zes essentiële functies: wonen, werken, winkels, verzorging, educatie en ontspanning, op 15 minuten afstand voor iedereen. Vijftien minuten betekent 1 km te voet of 3 km per fiets. De buurten zijn met andere woorden zeer gemengd en goed bereikbaar te voet en met de fiets. De buurten hebben een zekere densiteit en de openbare ruimte is er polyvalent.

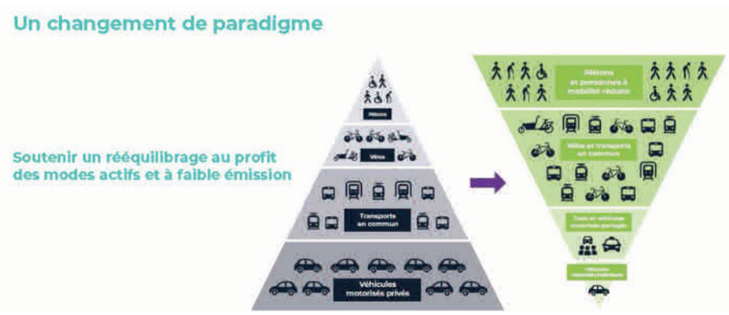
Niet voor alle inwoners ligt de toegang tot een park of groene ruimte binnen een afstand van 15 minuten te voet of per fiets. De straat zal daarom dit tekort moeten invullen en vergroening vormt een belangrijke opgave. De klimatologische uitdagingen vragen aanpassingen: koelteplekken en schaduwplekken. Pleintjes en kruispunten worden zo heringericht dat het buurtplekken worden waar iedereen van kan profiteren en genieten. Buurten bestaan uit toegankelijke, veilige, comfortabele én aantrekkelijke straten voor kinderen. Parkeerplaatsen maken plaats voor terrassen en tuinen.

Parijs is een wandelstad. 60 % van de Parijzenaars wandelt en het is daarmee de populairste manier van verplaatsen. Dit is te verklaren door de hoge woondensiteit en de nabijheid van een scala aan functies: supermarkten, apothekers, dokters, cinema of zwembad,... Het openbaar vervoer komt met 25% op de tweede plaats. Slechts 5 % gebruikt de wagen, en 10% fietst (incl. step etc.).

In het centrum ligt het aandeel mensen van de actieve bevolking dat te voet naar het werk gaat op 20%. Hoe verder van de binnenstad hoe lager dit percentage ligt: de wijken aan de rand kennen een aandeel van 7 à 10% stappers.

Parijs is een polycentrische stad met verschillende buurten/districten met een eigen centrum. In al de centra is de nabijheid van de eigen lokale centrumdiensten een grote kwaliteit. Een sterk voetgangersnetwerk wordt uitgebouwd waarbij wandel- en fietsvriendelijke assen de centra met elkaar verbinden. De aangename ervaring tijdens het wandelen en fietsen op die assen wordt versterkt door onder meer voldoende ruimte te voorzien en het toevoegen van extra groenstructuren. Kruispunten en





3.1 Parijs – De 15-minutenstad

grote pleinen worden heringericht tot aangename plekken. De linken met de banlieue worden aan het binnenstedelijk netwerk verbonden met passerelles. Het zijn niet enkel de grote assen die worden aangepakt. Op kleine schaal wordt de leesbaarheid van de oversteekplaatsen verbeterd door kleine lokale ingrepen (parkeerplaatsen verwijderen voor bredere en veilige oversteekpunten etc.).

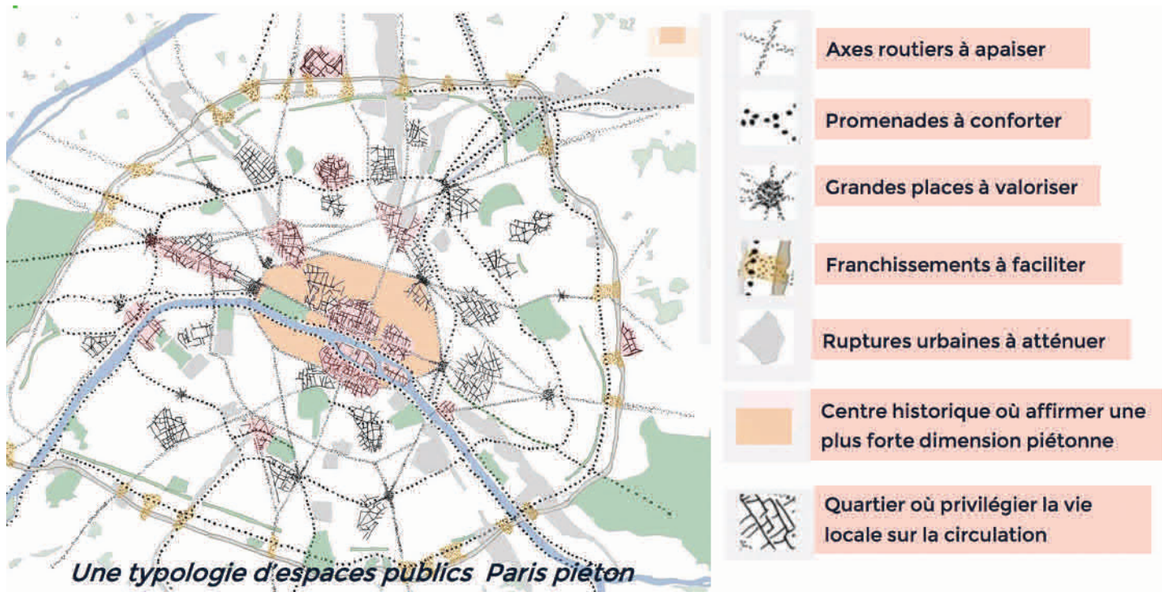
Parijs wil de voetgangers nog meer aanmoedigen en ondersteunen. De ruimte die nu grotendeels is ingenomen door het autoverkeer wordt herverdeeld in het voordeel van de actieve weggebruikers De actieve weggebruikers zijn veruit in de meerderheid, maar in ruimtegebruik ondervertegenwoordigd. Bovendien zijn de actieve weggebruikers emissieloos.

De inrichting van schoolstraten is een belangrijke strategie om de meest kwetsbare onder de weggebruikers te beschermen. De school wordt beschouwd als een centraliteit in de buurt. De luchtkwaliteit en de geluidsoverlast worden met invoering van schoolstraten sterk verbeterd. Deze zomer was er omwille van corona een 'flash' programma om 57 extra schoolstraten in te richten (alvast tijdelijk) op zeer verscheiden manieren.

Een voorlaatste strategie is de valorisatie en transformatie van de 144.000 parkeerplaatsen. De creatie van parklets wordt ingezet als startpunt voor deze uitdaging. Een parklet is een uitbreiding van het trottoir die meer ruimte en voorzieningen biedt voor mensen die de straat gebruiken. Een parklet wordt geplaatst op een parkeervak. Het parklet-project wordt dankzij een participatiebudget (Dédale) mogelijk gemaakt.

En tenslotte wordt het fietsen door uiteenlopende campagnes aangemoedigd. De communicatiecampagnes moedigen fietsen en wandelen aan (bvb fietsateliers) én communiceren de verkeersregels.

Ondanks het toegenomen aantal gebruikers in de publieke ruimte is het aantal incidenten met 41% gedaald sinds 2001. Het aantal dodelijke slachtoffers is zelfs van 114 slachtoffers in 2001 gedaald naar 36 in 2018. Parijs behoort met deze cijfers tot de beste regio's van Frankrijk op vlak van verkeersveiligheid.



Une typologie d'espaces publics Paris piéton

"De snelheidsverlaging is een echte opportuniteit om het lokale leven te ontwikkelen."

– Alice Perrin

"We spreken best niet over 'de zwakke weggebruikers', want zwak staan tegenover de auto, maakt van de auto de norm. Noch over 'de kwetsbare weggebruikers' of 'de 'zachte weggebruikers'. 'De actieve weggebruikers' klinkt nog positiever.
Maar waarom hebben we het niet over 'de sterke weggebruikers'? Dat is pas progressief en reconstrueert bovendien wat de norm is. Fietsers en stappers kunnen dominant zijn in de conceptuele elementen van de stad, de publieke ruimte etc."

– Patrick Frenay

"Het lijkt me wenselijk om verschillende antwoorden te genereren voor verschillende types buurten en verschillende stedelijke types, bijvoorbeeld voor Parijs intramuros en Parijs extramuros. Hoe kunnen we het concept van de 15-minutenstad toepassen op verschillende stedelijke weefsels, niet enkel het Parijs binnen de Périphérique?"

– Jan Terwecoren

"Als we praten over de publieke ruimte benaderen we die nog te sterk vanuit een verkeerslogica. Circulatie is en blijft een belangrijke functie van onze publieke ruimte, maar de sociale functie of de rol van het systematisch vergroenen (creëren van groenstructuren) mogen veel meer aandacht krijgen."

– Patrick Frenay

"Het is inspirerend dat de 15-minuten-stad duidelijke principes naar voren schuift die gedragen worden door een sterk concept dat spreekt tot iedereen. In het mobiliteitsplan van Brussel (Good Move) wordt gesproken van 'de stad van de nabijheid', waar gelijkaardige ideeën naar voor worden gebracht."

– Isabelle Janssens

"Onze straten en onze pleinen zijn gemeengoed. Heel veel mensen moeten die ruimte voor verschillende doeleinden kunnen gebruiken: flaneren, spelen, verplaatsen, ontmoeten, rusten,... welke gebruiksmogelijkheden verlangen we van onze publieke ruimte?"

– Alice Perrin

“De niet-gemotoriseerde vervoerswijzen (of actieve weggebruikers) mogen we niet over één en dezelfde kam scheren. Voetgangers en fietsers zijn niet ‘één pakket’. Binnen de groep fietsers en stappers zijn er ook zeer uiteenlopende behoeften en snelheden. Denk eerder in functie van snelheid dan in functie van vervoerswijze. We kunnen beter niet voor elke modus een gereserveerde plaats aanbieden.”

– Patrick Frenay

“Er is een tweede contradictie: de Parijzenaars verplaatsen zich lokaal het meest duurzaam, maar zijn ten opzichte van de rest van het land de mensen die globaal de meeste emissies verbruiken. Parijzenaars nemen relatief vaker een vliegtuig ten aanzien van mensen van het platteland.”

– Frédéric Dobruszkes

“Diegenen die van de 15-minutenstad kunnen genieten zijn degenen die zich nog een woning in Parijs intramuros kunnen permitteren. Er is een contradictie tussen enerzijds een concept dat inclusief lijkt, met anderzijds consequenties die uiteindelijk op sociaal vlak misschien niet zo inclusief zijn. Daarom kunnen we niet over mobiliteitsproblemen praten zonder over huisvestingsproblemen te praten.”

– Frédéric Dobruszkes

“Voor de korte afstanden is het logisch dat we de meest efficiënte vervoerswijze aanmoedigen en dat is niet het gemotoriseerd verkeer. (...) Het concept van traag verkeer op plaatsen die gedeeld worden door verschillende modi zorgt 1. voor vlotte en efficiënte doorstroming en 2. voor minder ernstige aanrijdingen. Daarom vind ik het concept van ‘traag verkeer’ zeer inspirerend en interessant.”

– Isabelle Janssens

3.1 Parijs — De 15-minutenstad

Lessen voor Brussel

In Parijs vormt de 15-minutenstad de basiseenheid voor een polycentrische stadsontwikkeling met buurten waarbij zes essentiële functies – wonen, werken, winkelen, zorg, onderwijs, recreatie – binnen handbereik liggen van wandelaars (1km) en fietsers (3km). Binnen de 15-minutenstad (zone 30) wordt wandelen en fietsen gestimuleerd door een netwerk van veilige lokale verbindingsassen, die bovendien vergroend worden, aangezien niet elke buurt toegang biedt tot een park. Opnieuw zien we een bijkomende motivatie vanuit klimaatvisie: groen op straat zorgt voor koelte- en schaduwplekken. Ook pleintjes en kruispunten worden verblijfsplekken, oversteekplaatsen worden overzichtelijk. Op een groter schaalniveau worden de buurten onderling verbonden met binnenstedelijke netwerken en passerelles over ringwegen (verbinding met de banlieue). De polycentrische aanpak van buurten vormt een aanknopingspunt met Brussel, waarin elke gemeente vanouds gesteld is op lokale autonomie. Ook is er een aanknopingspunt met de ambitie van ‘verkeersluwe mazen’ (‘mailles apaisées’) in Good Move. Het verschil met Parijs is dat de mailles apaisées in Brussel een eigen centraliteit moeten krijgen, voorzien van de zes functies. Zo zou het niet fout zijn om te werken aan een maille apaisée in Schaarbeek, maar wel de focus te behouden op het stadscentrum van Brussel. Een tweede verschil is dat in Brussel de aanleg van 40 km coronafietspaden geen gevolg kreeg met veilige, lokale fietsnetwerken of netwerk van trage wegen voor voetgangers. Evenmin is er in Brussel een goede verbinding over de grote ring (over E40 Evere/Sint Stevens Woluwe of A12, of over spoorbundels N-Z, aansluiting fietssnelwegen, etc.

– Gideon Boie

Gastspreker:

IDA KONGSRUD is hoofd van de afdeling Verkeersveiligheid van de afdeling Verkeer binnen het Agentschap voor Stedelijk Leef-milieu in de stad Oslo.

Deelnemers debat:

KOBE BOUSSAUW is professor ruimtelijke planning en mobiliteit verbonden aan de onderzoeks-groep Cosmopolis van de VUB. Van opleiding is hij ingenieur-architect, planoloog en doctor in de geografie.

JESSE PAPPERS werkt voor de onderzoeksgroep MOBI aan de VUB. Zijn doctoraat, begeleid door Cathy Macharis en Imre Keserü, is gesitueerd op het gebied van duurzame en stedelijke mobiliteit. De focus van zijn onderzoek ligt op de betrokkenheid van burgers en belanghebbenden bij mobiliteitsplanning.

ROEL DE CLEEN was jarenlang beleidsmedewerker en woord-voerder bij de Fietsersbond. Nu werkt hij als deskundige verkeers-veiligheid bij de VZW Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE. Daarnaast begeleidt hij fiets-tochten en geeft fietscoaching bij Brubike VZW.

HANNE MANGELSCHOTS is ingenieur-architect en projectleider bij Architecture Workroom Brussels. In en naast haar fulltime baan zet Hanne haar schouders onder Filter Café Filtré Atelier.

3.2 Oslo – Vision Zero

Presentatie van gastspreker: Ida Kongsrud

De stedelijke dienst voor stadsontwikkeling van Oslo beschouwt het als één van haar kerntaken om slimme technieken in te zetten die de verkeersveiligheid versterken én die bijdragen aan de goede levenskwaliteit van de inwoners zodat iedereen een veilig en actief leven kan leiden in de stad. Een andere hoofdtaak van de dienst is het reduceren van emissies door transport en dat doen ze onder andere door het voetgangers- en fietsverkeer te stimuleren en gemotoriseerd verkeer te verlagen. De verschuiving naar minder gemotoriseerd verkeer wordt ook voortgestuwd binnen de 'Vision Zero', want die verschuiving heeft naast haar positieve impact op klimaatdoelstellingen ook een belangrijke positieve impact op de algemene verkeersveiligheid.

De coördinatie en strategische planning met betrekking tot verkeersveiligheid gebeurt op 5 verschillende sporen:

1. Nationaal;
2. OTU een forum en 'coalition letter' tussen publieke diensten (nationaal - regionaal - stedelijk) en private organen om een gemeenschappelijk begrip te creëren over de betekenis van en de doelstellingen voor verkeersveiligheid;
3. Stedelijke actieplannen;
4. Publieke belangstelling;
5. Planning.

Er is in Oslo vanuit de publieke opinie een grote betrokkenheid met betrekking tot verkeersveiligheid. De dienst verkeersveiligheid krijgt zeer veel input, vragen en eisen. Er dient rekening te worden gehouden met instructies van het stadsbestuur en van de 15 districtsbesturen, met suggesties van burgers, schoolbesturen en ouders. Ook de media volgen het thema op de voet. Met al de input wordt rekening gehouden binnen de limieten van het wetgevend kader, het beschikbaar budget en de kennis over aanrijdingen en risico's. De input wordt onderworpen aan een holistisch onderzoek en wordt geprioriteerd in functie van nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen. Niet aan alle verwachtingen kan worden voldaan. Sommige burgers zijn dan ook teleurgesteld of ontevreden. Mensen die het oneens zijn, zijn sneller geneigd om contact op te nemen dan mensen die tevreden zijn.

De twee voornaamste aandachtspunten in Oslo zijn enerzijds de schoolomgevingen en anderzijds de infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Het is een nationale doelstelling in Noorwegen dat 80% van de schoolgaande kinderen te voet of per fiets naar school komen. In Oslo is er een sterke en duidelijke politieke wil om op deze twee speerpunten te werken. Er zijn bovendien goede instrumenten beschikbaar om de weginfrastructuur te verbeteren van de voetgangers en de fietsers (boven andere weggebruikers).

Dit jaar (2020) zijn er door de afdeling verkeersveiligheid meer dan 120 projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd: snelheidsreductie, signalisatie, projecten rond schoolomgevingen, herinrichting van kruispunten, verbeteren van oversteekpunten en snelheidskussens. Deze projecten worden allemaal op een website gepubliceerd zodat burgers kunnen volgen wat er in hun buurt gebeurt.

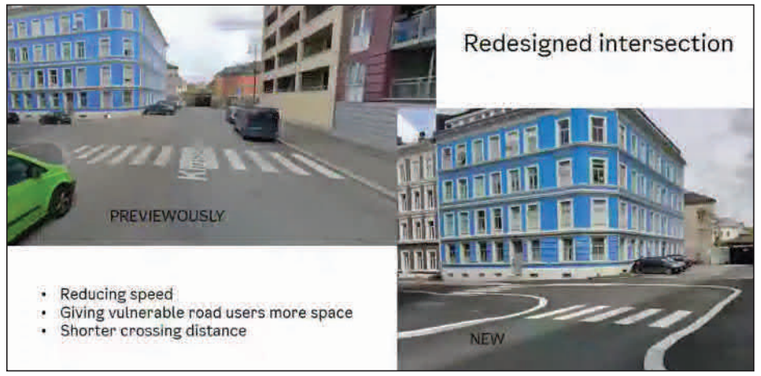
3.2 Oslo – Vision Zero

Concrete voorbeelden:

→ Heraanleg van kruispunten: door het voetpad maximaal te verbreden geef je voetgangers meer ruimte en versmal je de ruimte voor gemotoriseerd verkeer zodat de snelheid daalt en oversteek-afstanden verkorten.

→ Heart Zones: Er is een programma ontwikkeld in publieke-private samenwerking om de verkeersveiligheid rondom de schoolomgevingen te verhogen. Oslo wil de komende jaren alle schoolomgevingen aanpakken. Er wordt sterk ingezet op de participatie van leerlingen en ouders. Daarbij wordt er zowel gewerkt op het aspect van bewustwording als op de fysieke ingrepen die de verkeersveiligheid verhogen. Het gemotoriseerd verkeer rondom de school moet verlagen.

Het programma schoot vorig jaar uit de startblokken met drie piloot-scholen. In 2020 volgden 15 nieuwe scholen en in 2021 zullen nog eens tien scholen van start gaan. Finaal komen alle 110 basisscholen in Oslo aan de beurt. In het programma werkt de dienst leefomgeving samen met de dienst onderwijs én de dienst ruimtelijke planning. Die samenwerking is belangrijk voor de bewustwording rond verkeersveiligheid, ook binnen de vele betrokken andere administraties naast de afdeling die specifiek rond verkeersveiligheid werkt.



→ Fietsinfrastructuur en fietsnetwerk: Er wordt gestreefd naar een coherent en veilig fietsnetwerk. Het is een netwerk van afgescheiden fietsinfrastructuur waar geen 'gevecht' moet geleverd worden tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer en waar het gevoel van veiligheid primeert.

Dit netwerk is nog lang niet af. Maar op de kruispunten en aan de stoplichten binnen het netwerk wordt ingezet op zeer duidelijke fietsstroken, fiets-voorrangsvakken, fiets-signalisatie, etc.

→ Stadsfietsen (deelfietsen): het aanbod van de deelfietsen is één van de manieren om het aandeel gemotoriseerd verkeer in stad te verlagen.

De voorbeelden tonen aan dat Oslo geleidelijk werkt aan een verschuiving van gemotoriseerd verkeer naar meer milieuvriendelijke verplaatsingsopties. Meestal is die verschuiving compatibel met verkeersveiligheid en gezondheid of versterken ze elkaar gewoonweg.

"Onze ervaring leert ons dat het effectiever is om vanaf het begin juist te starten, eerder dan het achteraf te proberen 'fixen', daarom geeft onze dienst planning input aan andere projecten en planningsprocessen om verkeersveiligheid vanaf het begin mee te nemen. In projecten zijn er vaak veel verschillende adviezen die soms met elkaar in conflict komen, zeker als de ruimte maar beperkt is zoals in een stad. Onze dienst zorgt met haar adviezen voor goede oplossingen die de verkeersveiligheid voldoende garanderen."

– Ida Kongsrud

"Er is een sterke focus op participatie en samenwerking in Oslo. In Brussel veroorzaakt net het feit dat er meestal teveel mensen rond de beslissingstafel zitten (regio, 19 gemeenten, 1 minister, …) uitstel en frustratie. Als één partij niet akkoord gaat loopt het hele schema vast en uiteindelijk verandert er niets." (...) "In Brussel lijken de burgers de politiek te sturen naar Vision Zero, terwijl het in Oslo omgekeerd lijkt: daar stuurt de politiek de mensen richting Vision Zero. Maar de samenwerking tussen beiden is cruciaal, en de wil om naar elkaars argumenten te luisteren."

– Jesse Pappers

"Ondanks het feit dat in de grotere steden het merendeel van de kinderen te voet of per fiets naar school gaat (Oslo benadert de nationale doelstelling van 80%) blijft het nog steeds een uitdaging om iedereen op een veilige manier op school te krijgen. Heel wat ouders kiezen er nog steeds voor om hun kinderen met de wagen aan de schoolpoort af te zetten wat het risico op ongevallen van de stappende en trappende kinderenen vergroot. Daarom werken we samen met de ouders om de bewustwording te verhogen. We bouwen in Oslo aan een verkeersveiligheidscultuur van jongs af aan door het thema op school al aan bod te laten komen in de eerste klasjes."

– Ida Kongsrud

"Er mag niet teveel focus gelegd worden op handhaving, want dat is het laatste dat je moet doen. In Brussel, en bij uitbreiding België, lijkt handhaving soms het eerste waar men aan denkt. Een stad die goed werkt, heeft geen handhaving nodig. Handhaving IS belangrijk, maar dan eerder als stok achter de deur en niet als dirigentstokje of leidraad."

– Roel De Cleen

“We streven ernaar om de infrastructuur zo uit te werken dat weggebruikers uitgenodigd worden om gewoon als het ware ‘van nature’ de regels te respecteren zodat handhaving quasi overbodig wordt: bijvoorbeeld autobestuurders laten ‘voelen’ wat de gewenste snelheid is door de inrichting van het wegprofiel .”

– Ida Kongsrud

“Veel maatregelen en oplossingsvoorstellen (zoals rekeningrijden, meer eenrichtingsverkeer invoeren, betalend parkeren, etc.) zijn zeer controversieel. De tegenstanders in Brussel zijn een minderheid, maar zéér luid en aanwezig. Ook in Oslo bestaat er naast de infrastructurele maatregelen ook een menselijke kant: hoe wordt er in Oslo omgegaan met tegenstanders?”

– Jesse Pappers

“Om mensen te overtuigen van de voordelen van een straat zonder geparkeerde wagens heb je beelden en goede voorbeelden nodig. We kunnen (voor)beelden van Oslo gebruiken om politiekers en burgers te overtuigen.”

– Jesse Pappers

“Het grote verschil tussen Oslo en Brussel is dat Oslo de dingen doet waar wij in Brussel al jaren over palaveren: werken vanuit een gecoordineerde planning, snelheidsverlagingen toepassen, het aandeel gemotoriseerd verkeer verlagen en nieuwe veilige infrastructuur realiseren.”

– Roel De Cleen

“We moeten leren om maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid te linken aan andere maatregelen zoals verbeteringen op vlak van klimaatadaptatie, op gebied van verschillende mobiliteitsbehoeften, of te combineren met bijvoorbeeld de plaatsing van een warmtenet. Een straat wordt heraangelegd omwille van zeer uiteenlopende redenen en het is daarom belangrijk om altijd verder te kijken dan verkeersveiligheid.”

– Hanne Mangelschots

“Ik besef dat België, in vergelijking met Noorwegen, nog veel werk aan de winkel heeft op vlak van de ‘cultuur van de bewustwording’ omtrent verkeersveiligheid.”

– Kobe Boussauw

“Wat we leren van Oslo en goed moeten beseffen is dat ook kleine interventies er toe doen en niet alles duur hoeft te zijn. Ten tweede moet er plaats zijn voor experimenten. Ten derde moeten interventies goed gemonitord en wetenschappelijk begeleid worden.”

– Kobe Boussauw

“In Brussel is er een grote behoefte om de vele schoolomgevingen te beschouwen als projectgebied voor de realisatie van een verkeersveilige omgeving. Deze projectgebieden worden op lokale schaal uitgewerkt, maar kunnen uitgroeien tot een strategisch stedelijk netwerk. Er is een set van tools nodig die we kunnen toepassen op de verschillende contexten van de schoolomgevingen. Zodoende kunnen we zoals in Noorwegen echt werken met een programma voor scholen en (omliggende) straten om deze geheel en integraal te herdenken.”

– Hanne Mangelschots

“Uiteraard zijn er ook in Oslo mensen die niet akkoord gaan met de ecologische koers (en bijhorende maatregelen) die de overheid nu vaart. Maar laten we onze conclusies trekken wanneer er opnieuw gestemd wordt. De stedelijke overheid in Oslo is nu in haar tweede ambtstermijn. Dat is toch al een bepaald teken dat voldoende mensen tevreden zijn over de politieke beslissingen.”

– Ida Kongsrud

3.2 Oslo – Vision Zero

Lessen voor Brussel

In Oslo wordt verkeersveiligheid gekoppeld aan de verplaatsing van schoolgaande kinderen in de stad. Er worden schoolomgevingen afgebakend – de zogenaamde ‘Heart zones’ (letterlijk in de vorm van een hart op een kaart getekend) – waarbinnen een kind zich veilig moet kunnen verplaatsen. Kinderen zijn ervaringsdeskundigen voor de identificatie van pijnpunten en mogelijke oplossingen. Een uitgangspunt is dat er geen competitie is tussen vervoersmodi, de ‘heart zone’ moet wel conflictvrij zijn. Een tweede uitgangspunt is dat het veilig maken van de weg naar de school het gebruik van de auto doet afnemen, zonder autoverplaatsingen onmogelijk te maken. De focus op een veilige schoolomgeving is een belangrijk verschil met Brussel waar de aandacht vooral naar de veilige schoolpoort gaat en dan enkel aan het begin en eind van de schooldag. Hierdoor worden conflicten verschoven naar omliggende straten. Bovendien zorgt de schoolstraat op zijn Brussels voor een veilige situatie aan de schoolpoort, maar verandert het niets aan de weg van kinderen naar school. Op de foto’s zien we op de koop toe dat de straathoeken in Oslo aanvankelijk even afgerond zijn als in Brussel, de voetpaden even nauw, waardoor auto’s vlot door de bocht gaan terwijl kinderen op zebrapaden een grote overtocht wagen. Dergelijke ongelijke verdeling van de publieke ruimte wordt in de heartzone’s van Oslo eerst en vooral omgekeerd ten voordele van de schoolgaande kinderen.

– Gideon Boie

Gastspreker:

FELIX WEISBRICH is hoofd van de administratie voor openbare wegenis en groen in de gemeente Friedrichshain-Kreuzberg te Berlijn.

Deelnemers debat:

BAS DE GEUS heeft zich onlangs aangesloten bij de onderzoeksgroep MOBI onder leiding van Cathy Macharis aan de VUB. Zijn werk richt zich op de gezondheidsvoordelen van actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Hij was betrokken bij verschillende onderzoeksprojecten over de gezondheidsvoordelen van actief woon-werkverkeer, fietsongevallen, blootstelling aan luchtvervuiling, psychosociale en milieuaspecten van actief woon-werkverkeer.

TIM ASPERGES is al ruim 20 jaar actief in de mobiliteitssector. De laatste vijf jaar werkte hij als adviseur mobiliteit voor de Stad Leuven, waar hij mee aan de basis lag van een grote mobiliteitsomslag via het verkeerscirculatieplan. Hij werd in 2019 verkozen tot Mobiliteitspersoonlijkheid van het jaar.

FLORINE CUIGNET is bij GRACQ verantwoordelijk voor het beleid in Brussel. GRACQ werkt aan het veiliger, aangenamer en gemakkelijker maken van fietsen voor iedereen in Brussel en Wallonië.

ROELAND DUDAL is ontwerper en directeur van Architecture Workroom Brussels en gastprofessor aan de KUL op de faculteit architectuur Brussel/Gent.

3.3 Berlijn - Do the right thing in a crisis!

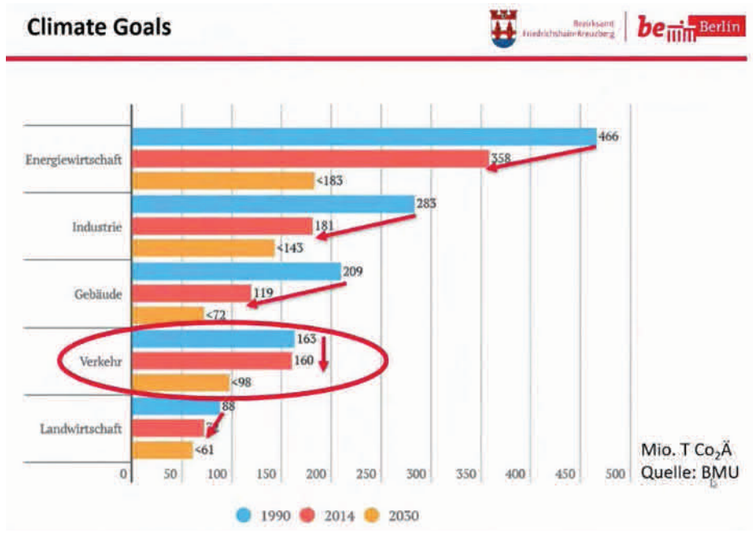
Presentatie van gastspreker: Felix Weisbrich

Het begin van de Coronacrisis was voor Berlijn het startschot om op een heel gestructureerde en snelle manier tijdelijke fietspaden aan te leggen. Die versnelling past in een globaal plan waarin een fietsnetwerk wordt uitgerold. Berlijn gaat resoluut voor de realisatie van kilometers nieuwe (tijdelijke) fietspaden. Voor Berlijn is de tijd aangebroken om de stad fietsvriendelijker te maken en de straten te vergroenen.

De modal split accordeert in Berlijn niet met het gebruik van de ruimte: in Berlijn gebruikt slechts 1/5e van de mensen de wagen voor verplaatsingen, anderen gaan te voet, per fiets of met het OV, terwijl auto's 65% van de ruimte gebruiken. Felix spreekt van 'ruimtelijke rechtvaardigheid'. Op dit ogenblik is er een ruimtelijke onrechtvaardigheid die rechtgezet moet worden.

De omschakeling naar meer en veel betere en veiligere fietsinfrastructuur wordt in Berlijn ook gelinkt aan de klimaatdoelen. De temperatuur stijgt. Berlijn stelt de laatste jaren in de zomer tijdens hitteperiodes steeds meer overlijdens vast. Om de hitte in stedelijke gebieden tegen te gaan moeten de straten veel groener worden om ze koeler te maken om de temperatuur te doen dalen in de zomer. Daarnaast is er volgens het nationaal klimaat actieplan een zeer duidelijke daling in CO2 gerealiseerd in de verschillende sectoren, behalve in transport. In transport heeft Duitsland tot op heden de doelen op vlak van CO2-reductie gemist. Het verkeer moet nu in sneltempo tegen 2030 die klimaatdoelen halen.

In 2018 is er in Berlijn een wet gepubliceerd: §43 Berlijn-Mobiliteitswet die stelt dat goede fietsinfrastructuur moet worden gerealiseerd op alle hoofdwegen, op veilige afstand van geparkeerde wagens en met voldoende breedte. In Berlijn zijn er 1500 km aan hoofdwegen. Dit hoofdwegennet is, wanneer uitgerust met goede fietsinfrastructuur, ook een perfect grootstedelijk fietsnetwerk. Maar sinds 2018 is er slechts 96 km gerealiseerd, dus er is nog een zeer lange weg te gaan en het tempo moet in vergelijking met de afgelopen drie jaar sterk omhoog. Hoe zal Berlijn dit doen? Men wil inzetten op wendbare, flexibele methodes in wendbare administraties. Hoe kan je je wendbaar opstellen in verkeersplanning?

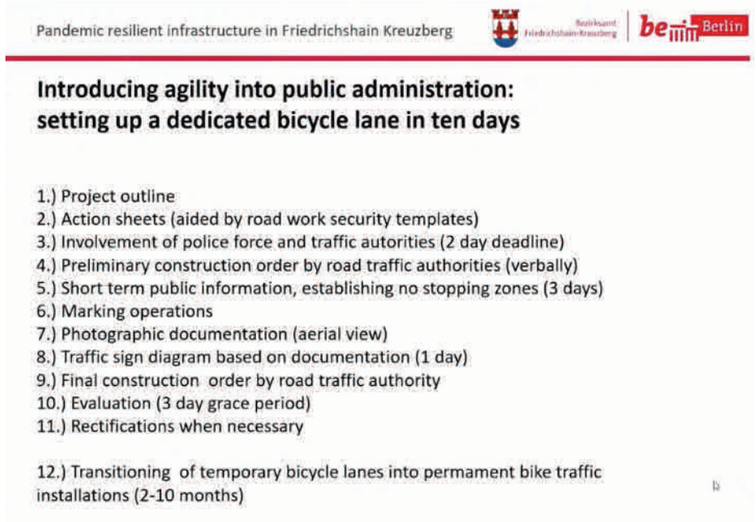


Bij het begin van de Coronacrisis werd er een regelgevend kader opgesteld voor standaard oplossingen voor standaardsituaties maar daarnaast wordt er ook gewerkt met ad hoc design methodes bij het realiseren van de fietspaden. De Coronapandemie bracht een nieuw paradigma in de stedelijke planning wat een grote versnelling mogelijk maakte binnen de administraties. Er werd in maart een methode uitgewerkt om een (tijdelijk) fietspad te realiseren in 10 dagen. Hiervoor werd een actieprogramma ontwikkeld met 12 stappen waarbij bijvoorbeeld de politie en andere vervoersautoriteiten slechts 2 dagen de tijd krijgen om hun advies uit te brengen over het voorgestelde fietspad-project en vervolgens gebeurt de informatiecampagne in drie dagen. Na deze procedure van 10 dagen en de installatie van de tijdelijke infrastructuur gaat er een periode over van 2 tot 10 maanden om van het tijdelijke fietspad een permanente infrastructuur te maken.

Felix Weisbrich gelooft dat deze werkwijze, met het versneld uitrollen van tijdelijke infrastructuur om te testen met daarna de definitieve

3.3 Berlijn - Do the right thing in a crisis!

installatie, niet alleen sneller, maar ook goedkoper is omdat er niet zoveel gepland moet worden. In het verleden duurde de planning voor de aanleg van een standaard fietspad soms tot drie jaar. Bovendien garandeert de evaluatie van de testperiode een zeer goed eindresultaat. Mobycon documenteerde deze nieuwe manier van werken.



Waar een nieuw fietspad vereist is op een hoofdweg waar geen rijbaan kan geschrapt worden maar wel een parkeerstrook, wordt simpelweg de parkeerstrook geschrapt. Voor bewoners wordt dan een oplossing aangeboden in de vorm van een alternatieve parkeerplek in een parkeergebouw in de buurt. Zo werden op de Kottbusser Damm in 1 dag 250 parkeerplaatsen geëlimineerd voor een fietspad. Eén maand later werd een stijging van het fietsverkeer van 100 % vastgesteld.

In Friedrichshein-Kreuzberg (één van de 12 districten van Berlijn) wordt op deze wijze sinds maart al 27 km aan pop-up fietsinfrastructuur gerealiseerd op het hoofdwegennet. Tussen juni 2019 en juni 2020 zijn er 26,4% meer fietsers geteld in Berlijn, waarschijnlijk grotendeels door de corona-situatie, maar Felix gelooft dat dit ook zeker te wijten is aan de nieuwe en veilige fietsinfrastructuur die werd bijgebouwd het afgelopen jaar.

Op gelijkaardige wijze als de pop-up bikelanes werden er ook samen met lokale initiatieven 19 speelstraten ingericht: op eenvoudige wijze werden de straten voor één dag geblokkeerd. De tijdelijke ingreep werd uitgerold om met de mensen in gesprek te gaan met de vraag of die nieuwe mogelijkheden in de straat permanent ook niet wenselijk zouden zijn. Het experiment geeft een goed beeld van hoe de straat er uit zou kunnen zien. Als je na zo'n experiment een participatietraject uitzet, zijn mensen sneller geneigd om van een groene straat te dromen met goede speel-, wandel- en fietsinfrastructuur.

De realisatie van fietspaden op het hoofdwegennet wordt ondersteund door de Berlijn-Mobiliteitswet. Dit is momenteel prioritair. Voor de realisatie van parallelle fietsroutes doorheen de wijken is overleg nodig tussen de verschillende districten en dit gaat iets moeizamer. Ook over de snelheidsreductie naar 20 en 30km/u in de woonwijken is nog veel discussie. De 12 verschillende districten moeten deze maatregel nemen, over heel Berlijn. De visies van de districten liggen nog sterk uiteen waardoor het participatief proces moeizamer verloopt.

"Een goed fietspad is een fietspad dat bestaat."

– Felix Weisbrich

"Volgens mij is de publieke ruimte een lage factor bij gentrificatie. Eén van de grootste factoren is: voor welke prijs kan je een appartement huren? Ons district is zeer streng voor investeerders die huizen kopen, opknappen en verkopen. Mijn collega's van de administratie stadsontwikkeling hanteren een zeer streng beleid ten aanzien van investeerders en bepalen limieten voor huurprijzen. We hebben een grote groep kansarme inwoners in ons district, en deze mensen kunnen niet op vakantie, hebben vaak ook geen eigen wagen, dus zij hebben echt nood aan goede publieke ruimte. Het is dus een vraagstuk van rechtvaardigheid, milieurechtvaardigheid, om hen goed ontworpen, gezonde en leefbare publieke ruimte te bieden. Ik geloof dus dat we de publieke ruimte moeten herinrichten vanuit een rechtvaardigheidsprincipe."

– Felix Weisbrich

"We geven de mensen met de tijdelijke fietspaden en tijdelijke speelstraten via échte situaties een beeld van hoe de publieke ruimte op een andere manier zou kunnen ingedeeld worden. Ik noem het 'het open land'. In zo'n situatie kan je je verbeelden hoe de plek er na een transformatie uit zou kunnen zien binnen bijvoorbeeld 5 jaar. We hebben zoveel ruimte in onze steden, zoveel opportuniteiten, maar we zijn verleerd ze te zien. We zijn het heldere zicht op het open land in onze steden kwijtgeraakt en door dit opnieuw (tijdelijk) te tonen ontstaat er een andere discussie. Mensen starten de discussie, dankzij tijdelijke experimenten, niet meer vanaf de situatie vandaag de dag, maar zien en begrijpen de nieuwe mogelijkheden voor onze publieke ruimte."

– Felix Weisbrich

"Als de snelheid op de hoofdwegen met een gescheiden fietspad hoog blijft, blijf je met de wagen snel van punt A naar punt B gaan. Misschien is het interessanter om echt de snelheid overal omlaag te brengen en zo het autogebruik nog sterker te ontmoedigen. Dan is een afgescheiden fietspad niet meer noodzakelijk. Is dat eventueel een volgende stap in Berlijn?"

> Felix: "Natuurlijk is het ideaalbeeld dat iedereen zich vrij en veilig kan

verplaatsen in een mooie, groene omgeving zonder de bescherming van betonnen blokken, maar de realiteit vandaag is dat er te veel auto's zijn en dat te veel auto-bestuurders de verkeersregels niet respecteren, dus hebben we nu nog nood aan veilige beschermende, afgescheiden infrastructuur en moeten we ondertussen bouwen aan een nieuwe mindset."

– Bas De Geus

"De mobiliteitskeuze die elke individuele burger dagelijks neemt, is afhankelijk van de keuzes die lokale autoriteiten maken wanneer ze nieuwe infrastructuur realiseren."

– Felix Weisbrich

"We vragen ons bij Architecture Workroom Brussels af hoe de vele uitdagingen samen komen in de ruimte, in de straten, in de wijken. Er zijn vele maatschappelijke problemen, onder meer de klimaatdoelstellingen waarvan sprake, en verkeersveiligheid gaat hand in hand met die vele andere maatschappelijke transities, want al die transities hebben een impact op de publieke ruimte. Het gaat over zoveel dingen tegelijk (nieuwe vormen van collectiviteit, een kindvriendelijke stad, meer groen, watermanagement, ontharding, ...) en hoe gaan we daar geraken? Ik was blij dat ik in één van de laatste beelden van de presentatie een compleet andere publieke ruimte zag, want de toekomst gaat over meer dan over fietspaden. De Vision Zero heeft baten als er tegelijk aan de andere uitdagingen wordt gewerkt om er op die manier echt een nieuw stedelijk project van te maken met z'n allen samen."

– Roeland Dudal

"Het debat over betere luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, meer ruimte op mensenmaat, en een goede levenskwaliteit in de stad verschuift gemakkelijk naar auto's versus fietsers. Nochtans is 60% van de Brusselse publieke ruimte ingericht voor autoverkeer en slechts 1 op de twee Brusselaars zegt over een auto te beschikken, dus er is een goede reden om meer plaats voor mensen te vragen. Helaas blijven we soms in het gevecht tussen beide 'groepen' hangen."

> Felix: "In Berlijn hebben we dezelfde tweestrijd. Ons antwoord hierop is telkens zeer duidelijk en consequent zijn en de visie blijven verdedigen: uitleggen wat het resultaat is als we strikt zijn in de maatregelen. De stip op de horizon is Vision Zero, goede leefbare publieke ruimte, een beter werkende buurt, etc."

– Florine Cuignet

"In Leuven gebruiken we -om het met een metafoor te zeggen- de broodkruimels van het brood om fietsinfrastructuur te realiseren. Maar we hebben tot op heden nooit het brood aangesneden wat betreft de bestaande auto-infrastructuur of autoparkeerplaatsen. In Brussel en Berlijn wordt er nu wel hier en daar gesneden aan het brood. En dat is een eye-opener. Want enkel op niveau van de broodkruimels werken om meer ruimte te vinden voor voetgangers en fietsers zal niet volstaan."

– Tim Asperges

"Snij het brood aan, maar houd de dialoog open zodat iedereen mee kan genieten van een heerlijke maaltijd."

– Bas De Geus

"Met Good Move hebben we de dialoog gevoerd en ligt er een mooi plan klaar. Nu is het tijd om het te realiseren."

– Florine Cuignet

"Politici focussen vaak op het eerstvolgende om op te lossen, maar bekijken zelden hoe alles samenkomt op langere termijn."

– Roeland Dudal

“Er wordt in deze Covid-tijden zeer snel zeer veilige fietsinfrastructuur gecreëerd, zowel in Berlijn en ook in Brussel, maar wat ik hierbij mis is publieke inspraak én het werk van echte ontwerpers. In de permanente situatie moeten we erin slagen om de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen, zonder het aspect ‘veiligheid’ uit het oog te verliezen. In de tijdelijke situaties hebben we de ruimte gevonden, maar een zeer lelijke (voorlopige) infrastructuur gecreëerd.”

– Tim Asperges

“We moeten misschien niet het brood snijden, maar gewoon een heerlijke cake bakken, met lekker veel chocolade en slagroom bovenop. We hebben niet enkel een nieuwe verkeerssituatie nodig voor vandaag, maar een geheel nieuw beeld voor onze publieke ruimte. Een stedelijke publieke ruimte die gedeeld, inclusief en collectief is. En verkeersveiligheid zal altijd een deel zijn van zo’n stad. Dus laten we blijven dromen én doen.”

– Roeland Dudal

3.3 Berlijn - Do the right thing in a crisis!

Lessen voor Brussel

In Berlijn werd de aanleg van tijdelijke coronafietspaden voorafgegaan door een radicaal gebaar: het opheffen van parkeerstroken. Het was een principiële keuze – parkeren van auto’s heeft geen plaats op de publieke weg – die al vastlag vóór corona, maar versneld doorgevoerd werd tijdens de pandemie. De aanleg van coronafietspaden gaat dus niet alleen om verkeersveiligheid, maar is deel van een overkoepelende visie op mobiliteit in de stad, mede gemotiveerd vanuit de klimaaturgentie. Corona zorgde voor een versnelde toepassing. De koppeling van coronafietspaden en parkeerbeleid in Berlijn is een belangrijke les voor Brussel waar de aanwezigheid van parkeerplaatsen, toegang tot private garages en leveringen bij winkels een argument is waarom coronafietspaden niet overal mogelijk zijn. (Een directeur van Brussel Mobiliteit twitterde voorafgaand aan de lezing van Felix: ‘Berlijn heeft voordeel van straten zonder parkeerplaatsen’.) Het verschil tussen Brussel en Berlijn ligt niet in de verschillende kenmerken van infrastructuur (de ene heeft geen parkeerplaatsen langs de weg, andere wel) maar in de voorafgaandelijke principiële keuze omtrent de plaats van auto’s in de publieke ruimte. Een bijkomend, niet onbelangrijk verschil lag in de houding om te vertrekken vanuit de consensus rond de stadsvisie. Felix sprak de gevleugelde woorden: “There is a time to discuss and a time to act”, waarmee hij aangaf dat het niet de bedoeling is om bij de herinrichting van deze of gene straat telkens opnieuw de hele visie in vraag te stellen.

– Gideon Boie

4 Horizon Atelier

4.0 Introductie

Verkeersveiligheid als stadsproject

Tijdens het sluitstuk van het drieluik van 'Het Andere Atelier' werden de deelnemers uitgedaagd om zelf aan de slag te gaan. Met gedeelde bezorgdheden in het achterhoofd maar vanuit verschillende standpunten en ervaringen werd een groep burgers en experten uitgenodigd aan de virtuele ontwerptafel.

De opdracht van het 'Horizon-atelier': ontwerp de ruimtelijke bouwstenen voor een stad waar verkeersslachtoffers geen normale 'accidents de parcours' zijn en waar het aangenaam en gezond leven is. Daarmee wordt niet enkel de 'Vision zero' (het streven naar nul verkeersdoden en ernstig gewonden) de uitdaging maar wordt verkeersveiligheid gekoppeld aan de vele andere uitdagingen voor de stad: 'Beyond Vision Zero'.

'Het Andere Atelier' gaat op zoek naar oplossingen om de stad, de wijken, de kruispunten en de straten verkeersveiliger te maken voor elke stadsbewoner en -gebruiker, van jong tot oud. Naast de vraag hoe je de knelpunten in het stedelijk mobilteitskluwen veiliger kan maken, staan we stil bij de vraag hoe verkeersveiligheid een hefboom kan zijn om de stad van morgen vorm te geven. Een stad waar actieve modi ruimte krijgen, waar ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit een boost krijgen door de herinrichting van de publieke ruimte, met pleinen, passages, terrassen, voetpaden en groenstroken en waar verplaatsing en vertraging levenskwaliteiten worden.

De drie wandelingen vormden de concrete vertrekpunten waarbij het gewandelde parcours opnieuw werd afgelegd maar met de toekomstbril van een ontwerper op. Daarbij vormden de lessons learned uit de buitenlandse voorbeelden van de Benchmark-lezingen een bron van inspiratie. De ervaringen uit de 'be.smart sessies' vormden dan weer de reality check.

De verschillende cases zijn niet toevallig verschillend gekozen. De eerste kroon (Sint-Gillis), de tweede kroon (Ganshoren) en de 20ste-eeuwse stadsrand (Evere) vragen andere ontwerp-oplossingen en een andere aanpak. Ze vormen concrete aanknopingspunten die ook dienen als inspiratie voor andere plekken. 'Probleemplekken' worden niet louter als problemen beschouwd. Ze vormen kansen om het nieuwe normaal, de publieke ruimte die we graag willen, uit te testen. De vermenigvuldiging van vele lokale ingrepen vormen dan weer de bouwstenen van het hoger plan: 'een verkeersveilige en leefbare stad'.

Het 'Good Move' plan vormt bij iedere denkoefening het uitgangspunt. Uitgangspunten die ook kritisch bevraagd mogen worden. Het plan staat echter toe om te denken binnen een behapbare en relevante schaal en geeft perspectief op langere termijn. Daarnaast biedt de toekomstige hiërarchie van het wegennet duidelijkheid over de gewenste beperking van het doorgaand verkeer ten voordele van meer gemodereerd, lokaal verkeer. Dit schept de mogelijkheid om de verkeersruimte in de woonwijken alvast te herverdelen.

De COVID19-crisis maakte het onmogelijk om fysiek aan de werktafel aan te schuiven. Voor de 35 deelnemers, opgesplitst in drie groepen, werden drie digitale werkbladen gevuld met de input uit de wandelingen, fotografie en cartografie van de lokale situaties. Op het virtuele platform vlogen de muispijltjes over elkaar, werden strepen, cirkels en pijlen getrokken, werden digitale post-its met commentaar en vragen geplakt, werden referentiebeelden opgeladen en snelle schetsen gemaakt. De ideeën en standpunten mondden uit in de hier opgenomen verbeeldingen en aanbevelingen.

Daarbij is de aanpak en de werkmethode van het co-creatief ontwerp atelier op zich ook een aanbeveling. Door het samenbrengen van expertise en door de co-creatie van beelden voor een meer leefbare en kwalitatieve stad, ontstaat een minder gepolariseerd debat met meer begrip voor andere en afwijkende standpunten. De geformuleerde objectieven, knelpunten en oplossingen zullen leiden tot een meer gedragen uitkomst gezien ze op een collectieve manier zijn ontstaan.

4.0 Programma 28.01.2021

14:00 – 14:40	Welke conclusies uit de Be.Smart workshops? (Isabelle Janssens - Brussel Mobiliteit)
	Lessen voor verkeersveiligheid in Brussel uit de Oslo-benchmark. (Gideon Boie)
	Doelstelling, aanpak en verloop van de co-design workshops. (Roeland Dudal - Architecture Workroom Brussels)
	Toelichting bij de thematische aanpak van de drie cases en inspiratiebeelden. (Annekatrien Verdickt - Filter Café Filtré Atelier)
14:45 – 16:15	Breakout-room Ganshoren (moderator Roeland Dudal & Ruth Kennivé)
	Breakout-room Sint Gillis (mederators Jan Terwecoren, Jasmien Wouters & Lotte Luykx)
	Breakout-room Evere (moderator Annekatrien Verdickt & Emma Bierens)
16:15 – 16:45	Voorstelling van de drie cases

4.1 Ganshoren

Vaststellingen

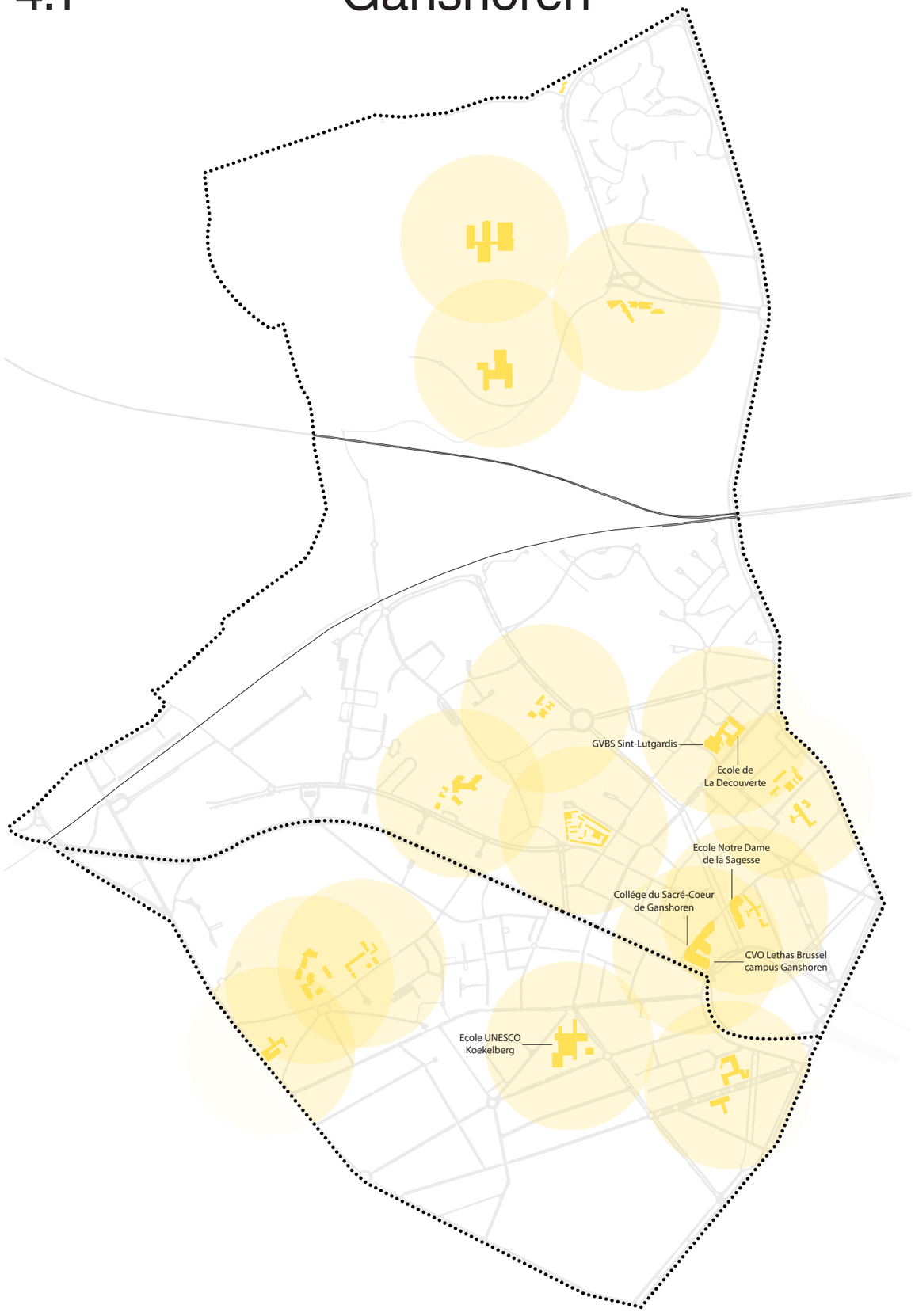
Tijdens de wandeling in Ganshoren stelden we vast dat in de beide mazen die de Keizer Karellaan flankeren heel wat scholen gelokaliseerd zijn die te maken hebben met chaotische verkeerssituaties tijdens de schoolspitsuren. Na de lezing van Ida Kongsrud over Oslo waarin de ‘Heart Zones’ rond de scholen werden toegelicht, ging er meteen een belletje rinkelen. De impact die schoolomgevingen kunnen hebben in het streven naar ‘Vision Zero’ kan niet worden onderschat.

Scholen zijn interessante startplekken voor een reflectie over verkeersveiligheid. Op de piekmomenten tref je er een enorme toestroom van de meest fragiele weggebruikers, met name kinderen, terwijl de schoolstraat op de piekuren nog (te) vaak een generator is van gemotoriseerd verkeer. Daar waar scholen dus vaak problematische punten zijn, zijn ze tegelijk goed gepositioneerd als test-omgeving om bewustwording en mentaliteitswijzigingen na te streven.

Wanneer de schoolpoort een aangenaam publiek voorplein krijgt in een kwalitatieve schoolstraat, binnen een veilige schoolomgeving waar ingezet wordt op veilige trajecten naar de school, ontstaat een olievlek van kwalitatieve ruimte voor fietsers en voetgangers in de wijk rondom. De impact van één schoolomgeving is beperkt maar honderden veilige schoolomgevingen samen maken een veilige en gezonde stad.

Elke schoolomgeving is anders en heeft daarom een andere aanpak nodig. De aanpak van het kleine, lokale straatje versus de aanpak van een school aan een belangrijke transit-as verschillen totaal. Desalniettemin kunnen in alle schoolomgevingen grote winsten geboekt worden met soms heel beperkte ingrepen.

4.1 Ganshoren



4.1 Ganshoren

Tijdens de workshop worden drie schoolomgevingen onder de loep genomen.

1. De Unesco-school in Koekelberg is een campus typologie omgeven door heel brede straten. Ondanks de gulle aanwezigheid van publieke ruimte om de schoolgebouwen heen, ontstaat er elke schooldag een chaotische ochtendspits. Op de Goffinlaan takken ter hoogte van de ingang van de school, drie andere straten aan. Auto's rijden in alle richtingen en vanuit de Klein Berchemstraat worden kinderen met de auto op het fietspad afgezet.

Een eenvoudige circulatie-ingreep kan hier veel beterschap en een mentale shift bewerkstelligen. Door de Klein Berchemstraat te knippen, wordt een kiss-and-ride op het fietspad onmogelijk gemaakt en ontstaat een ruim en overzichtelijk voorplein voor fietsers en voetgangers. Het 'kruispunt' krijgt een heldere structuur. De oversteekplaatsen worden duidelijker en veiliger. Bovendien is er in de Kasteellaan plaats genoeg om de bovenlokale fietsroute, ook van en naar de Ganshorenstraat, te verbreden en extra veilig in de verf te zetten.

2. De Opvoedingstraat is een zeer kort, lokaal straatje waaraan twee scholen en één kinderopvang grenzen. Voor de Sint-Lutgardis basisschool is de toegang tot de school aan de Opvoedingstraat de eigenlijke achteringang. Sinds enkele maanden werd een schoolstraat geïnstalleerd. Ondanks de inzet van vele ouders en schooldirectie en de zichtbare verbeteringen in de schoolomgeving, is de schoolstraat geen onverdeeld succes. Sommigen omzeilen de schoolstraat door extra laat op school toe te komen of door extra vroeg de kinderen te komen ophalen zodat de straat nog kan ingereden worden alvorens ze wordt afgesloten. (Buitenrijden mag altijd.) Ook is het manueel bemannen van de schoolstraat een wankele constructie.

Zonder de toegankelijkheid van de woningen, scholen en de kribbe in het gedrang te brengen zou een simpele knip in het midden van de Opvoedingstraat de oplossing kunnen vormen. Een centraal aangenaam aankomst- en ontmoetingsplein voor de kribbe en de scholen wordt bereikt via twee zeer korte, doodlopende straatjes, waar meer ruimte voor fietsers en voetgangers al snel evident wordt. Wie alsnog met de wagen zijn kind, voornamelijk baby's, komt brengen of halen, kiest wellicht spoedig voor de aangelegde parking aan het Cultureel Centrum van Ganshoren op 150 meter stappen.

3. Het Heilig Hartcollege van Ganshoren bevindt zich, aan de monding van de Annie Cordytunnel, allicht aan een van de meest symbolische confrontaties tussen de bovenlokale invalsweg Keizer Karellaan en de lokale realiteit van de school-, wijk-, en parkomgeving. Dit belet echter niet dat ook hier het evenwicht tussen bovenlokale verkeersstromen en lokale weggebruikers met enkele duidelijke keuzes hersteld kan worden. Het profiel van de Keizer Karellaan is meer dan breed genoeg voor een groene fiets- en wandelas, die met voorrang en zonder blozen het Elisabethpark binnenschrijdt en zo de parkruimte deel laat uitmaken van de functionele lokale en bovenlokale fiets- en wandeltrajecten. Deze veilige koppeling tussen wijk en park kan overigens op alle raakpunten tussen de lokale straten en het park worden doorgevoerd.

4.1 Ganshoren

1. Unesco-school

2. Sint-Lutgardis

3. Heilig Hartcollege

4.1 Ganshoren

4.1 Ganshoren

4.1 Ganshoren

4.2 Sint-Gillis

Vaststellingen

Het rondpunt ‘Bareel’ in Sint-Gillis is vandaag een prominent knooppunt van verkeersstromen in het hart van Sint-Gillis. Centraal gelegen in de maas van Good Move, lijken alle wegen te leiden naar Bareel. Het vormt het snijpunt van verschillende spectaculaire zichtassen: zichtas naar het gemeentehuis van Sint-Gillis, de kerktoren op het Voorplein van Sint-Gillis, de Hallepoort, het Justitiepaleis, zichten op de benedenstad richting het Zuidstation.

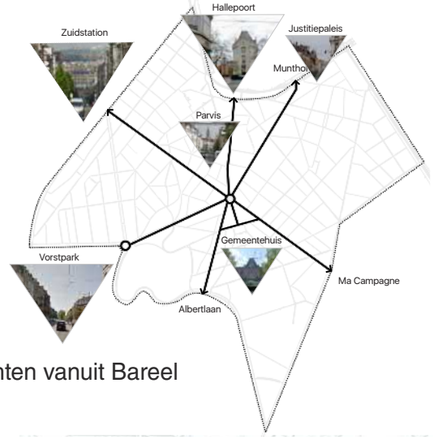
Het gebrek aan heldere keuzes en hiërarchie in de routes van en naar de Bareel maken van dit kruispunt een ongekend strijdtoneel, waarin het gemotoriseerd verkeer dominant is en de actieve weggebruikers in de spreekwoordelijke hoek gedrongen worden. Voor voetganger die op een veilige manier proberen over te steken maar vooral voor fietsers is het een gevaarlijk avontuur om zich op de draaischijf te wagen.

Er heerst een grote dynamiek op de Bareel. Niet enkel door de hoge bevolkingsdichtheid, het ‘transitverkeer’, het openbaar vervoer, maar ook door de handelsbedrijvigheid en de horeca op het plein en in de straten rondom.

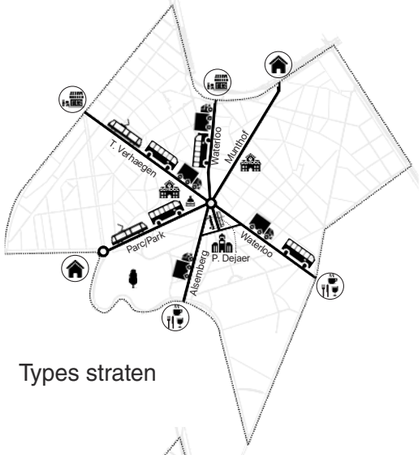
Het transitverkeer zou er volgens de huidige mobiliteitsplannen van Good Move uitgefilterd moeten worden.

Het logistieke verkeer daarentegen kan niet genegeerd worden. Vandaag staan de bestelwagens en vrachtwagens dubbel geparkeerd en riskeren fietsers hun leven om de berg op te geraken naar Bareel. Ruimtelijke oplossingen voor laden en lossen zoals gebundelde laadplekken, reservatiesystemen en/of gedeelde en selectieve toegangen en een beperking van de stromen in de tijd (leveringen vroeg ‘s ochtends) dringen zich op.

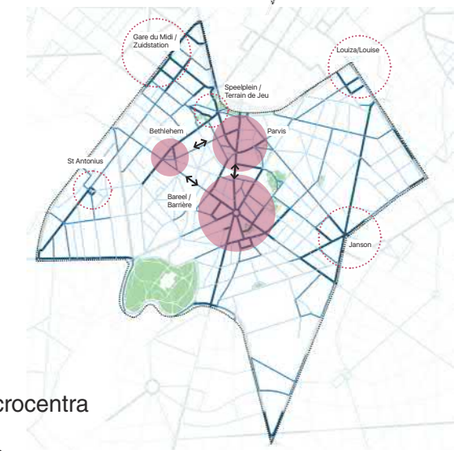
Het openbaar vervoer ten slotte en met name de cirkelvormige trambedding rondom het middelpunt van het plein, is één van de elementen die het knooppunt gevaarlijk en moeilijk oversteekbaar maakt. De vraag stelt zich dan ook of het traject van de trambedding herbekeken kan worden? In elk geval kunnen de omliggende straten niet los gezien worden van de oplossing voor het kluwen van Bareel en omgekeerd is een oplossing voor Bareel een oplossing voor de wijk.



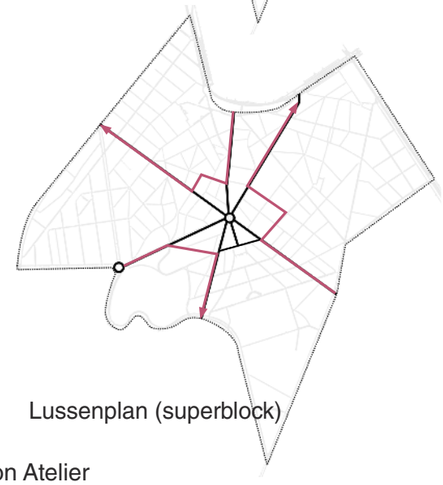
Zichten vanuit Bareel



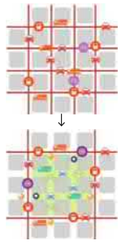
Types straten



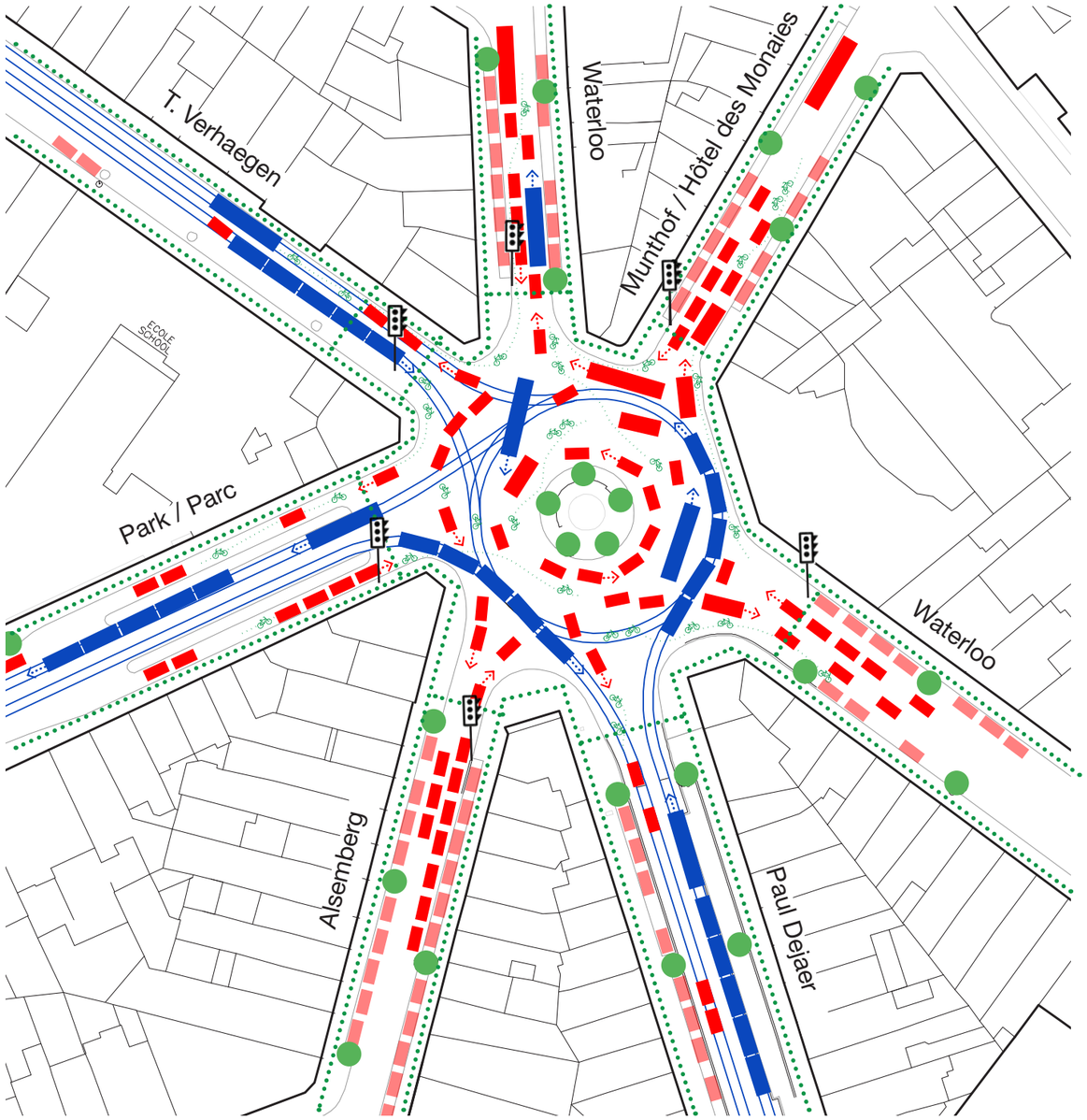
Microcentra

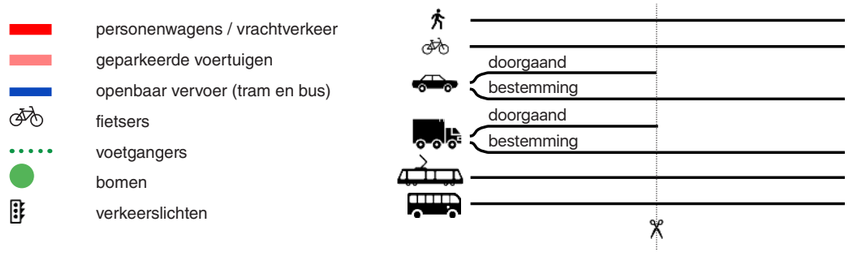


Lussenplan (superblock)



4.2 Sint-Gillis



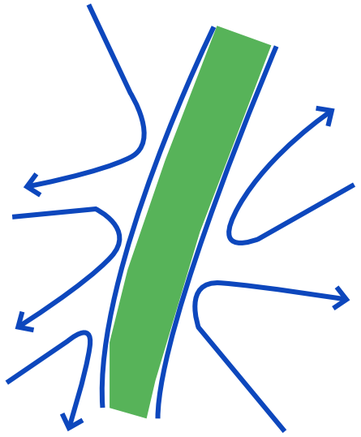


Tijdens de workshop werden drie combineerbare scenario's besproken en uitgetest. Het geconstrueerde toekomstbeeld van de Bareel probeert het beste van de drie ingrepen te combineren.

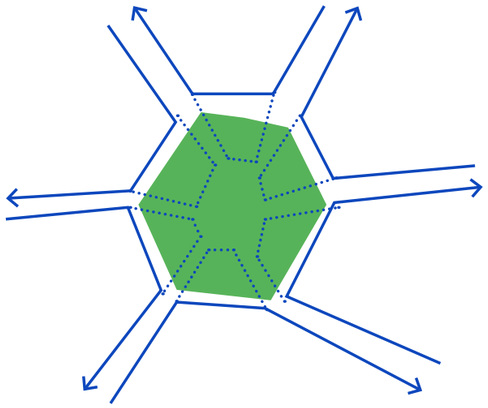
Scenario 01 - Het rondpunt wordt in twee delen geknipt, met in het midden een centrale ruimte voor de zachte weggebruiker en laden en lossen. Het andere verkeer wordt afgebogen en omgeleid via lussen. Laden en lossen blijft mogelijk aan weerszijden van de centrale groene ruimte.

Scenario 02 - Het lokale verkeer wordt voor de Bareel afgeleid in de zijstraten rondom het plein, op één of meer bouwblokken afstand.

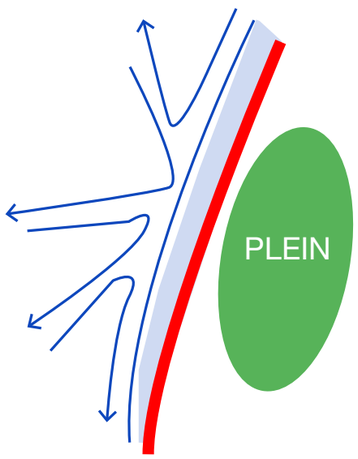
Scenario 03 - Bepaalde delen van de Bareel krijgen een wijziging in statuut en worden plein in plaats van straat. Hierbij kan ook het verleggen van de trambedding nuttig zijn, zodat deze niet in alle gevallen gekruist moet worden om het (centrale) plein te bereiken als actieve weggebruiker. Zo krijgt ook de Bareel een rol als bestemming in de wijk, naast de andere micro-centra rond het Sint-Gillisvoorplein en het Bethlehemplein. (zie schema op bladzijde 70)



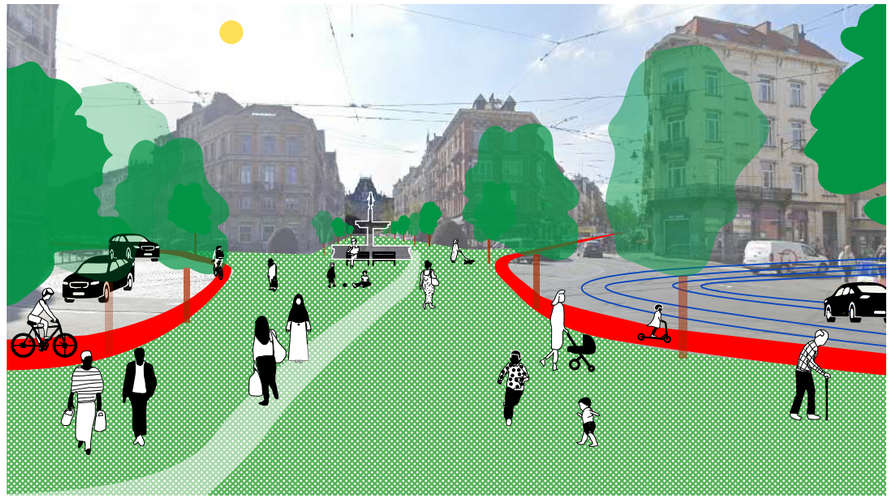
Scenario 01 'groene knip'

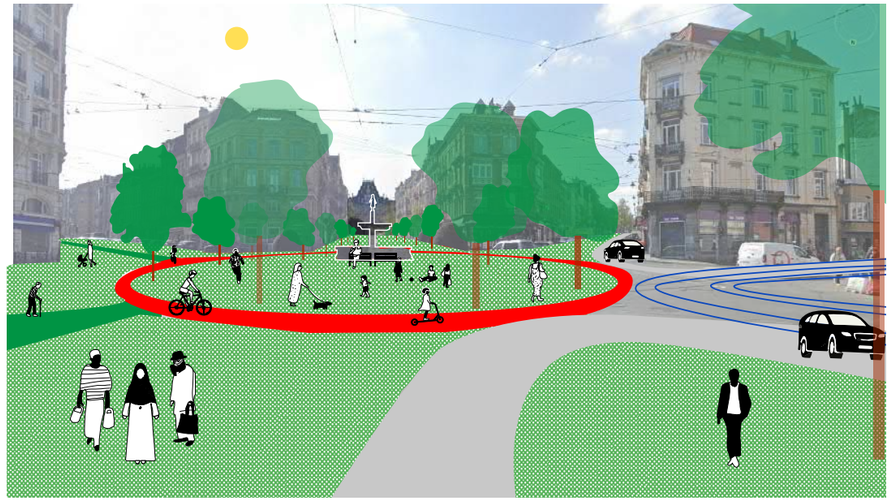


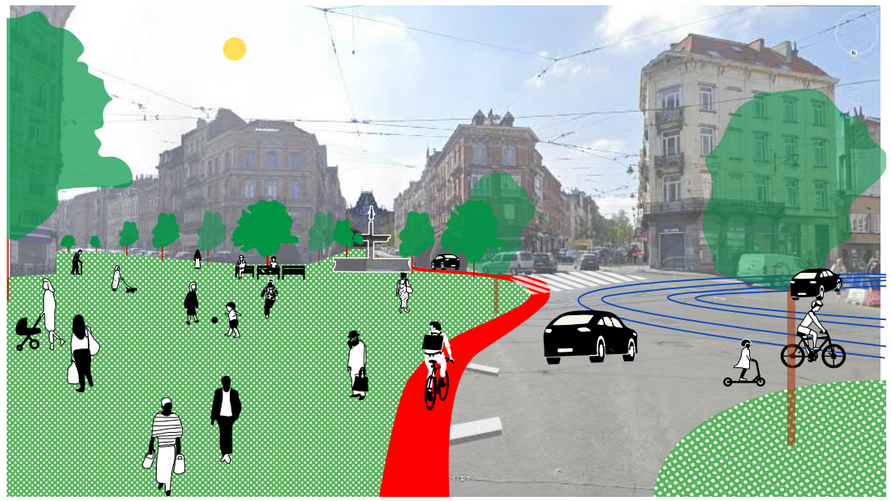
Scenario 02 'rondplein'



Scenario 03 'half-en-half'







Nota bij het eindbeeld

In het eindbeeld wordt de bedding van de tram vereenvoudigd en verlegd naar één kant. Daardoor komt er ruimte vrij voor een nieuw centraal plein zonder daarbij de doorstroming volledig teniet te doen.

In het ontwerp wordt het radiale stratenpatroon gevaloriseerd en worden de historische perspectieven, richting het gemeentehuis van Sint-Gillis, richting benedenstad, Hallepoort en Justitiepaleis..., opnieuw centraal gezet in de beleving van het plein.
Verbrede voetpaden aan de koppen van de gebouwen en straathoeken vormen voorpleintjes. Deze plekken geven aanleiding tot een nieuw gebruik van de publieke ruimte met aandacht voor ontmoeting, spel en rust.

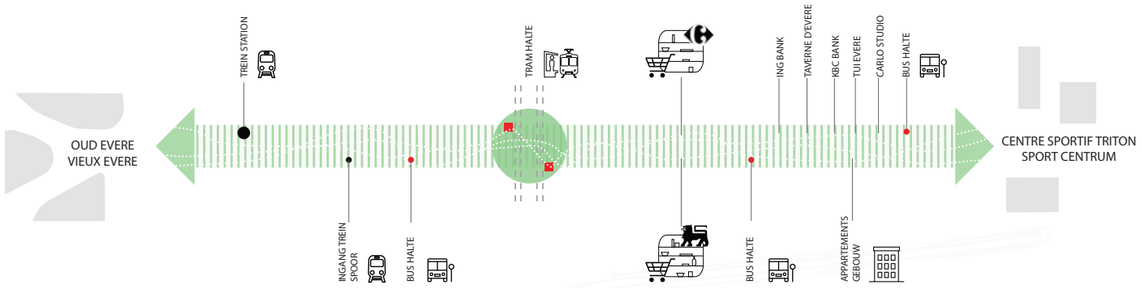
De centrale ruimte is een meer open, multifunctionele open ruimte met een informeel en laagdrempelig karakter. Het cirkelvormig fiets- en wandelpad rondom die middenruimte benadrukt opnieuw het centrale karakter en vermijdt daarbij een toe-eigening van het plein door bijvoorbeeld één horecazaak.

In de omgevingsaanleg staan groen en biodiversiteit centraal. De centrale groene ruimte loopt uit in de groene middenbermen van de aangetakte straten. Grote bloemen- en plantenbakken op de voorpleintjes geven ruimte voor zitgelegenheid en biodiversiteit.

(foto: Google Maps)

Vaststellingen

Op de kaart van Evere treffen we een totaal andere ruimtelijke situatie dan in de historische wijken van Ganshoren, Koekelberg of Sint-Gillis. De zogenaamde 20ste eeuwse gordel kent een bebouwingstypologie van grotere gebouwen die gepositioneerd zijn op grote afstanden van elkaar. De verkeersinfrastructuur snijdt er doorheen met veel onderbenutte restruimte er rondom. De zee aan ruimte, die zelfs ervaren wordt als een teveel aan publieke ruimte, wordt verknipt in kleinere ruimtes zonder bijzondere kwaliteit. Ondanks het teveel aan ruimte ontbreken vaak (afgescheiden) fietspaden. Bij de grote assen ontbreekt bovendien elke hiërarchie. De Leopold III-as die de Luchthaven van Zaventem verbindt met de stad en de invalsweg vormt voor de bezoekers, verschilt nauwelijks van de andere assen in de wijk.



DE STRIP

Uit de vele gelijkaardige assen worden drie assen geselecteerd die een andere identiteit en functie krijgen.

→ *De Leopold III* - De verbindingsas met de luchthaven is tevens een as waar grote kantoor- en woontorens op ingeplugd zijn, alsook woonhuizen. De centrale laan die al zeer ruim bemeten is, wordt nogmaals ontdubbeld aan de voet van de gebouwen. Bovendien worden de gebouwen ook aan de achterzijde ontsloten met een brede verkeersas. (Genèvestraat). Zou het niet fijn zijn om een brede zone te voorzien voor fietsers en wandelaars en tegelijkertijd een aangenaam maaiveld aan de gebouwen te voorzien? Eén van de belangrijkste poorten tot de stad verdient beter en kan een prominente boulevard worden die inzet op belevingskwaliteit.

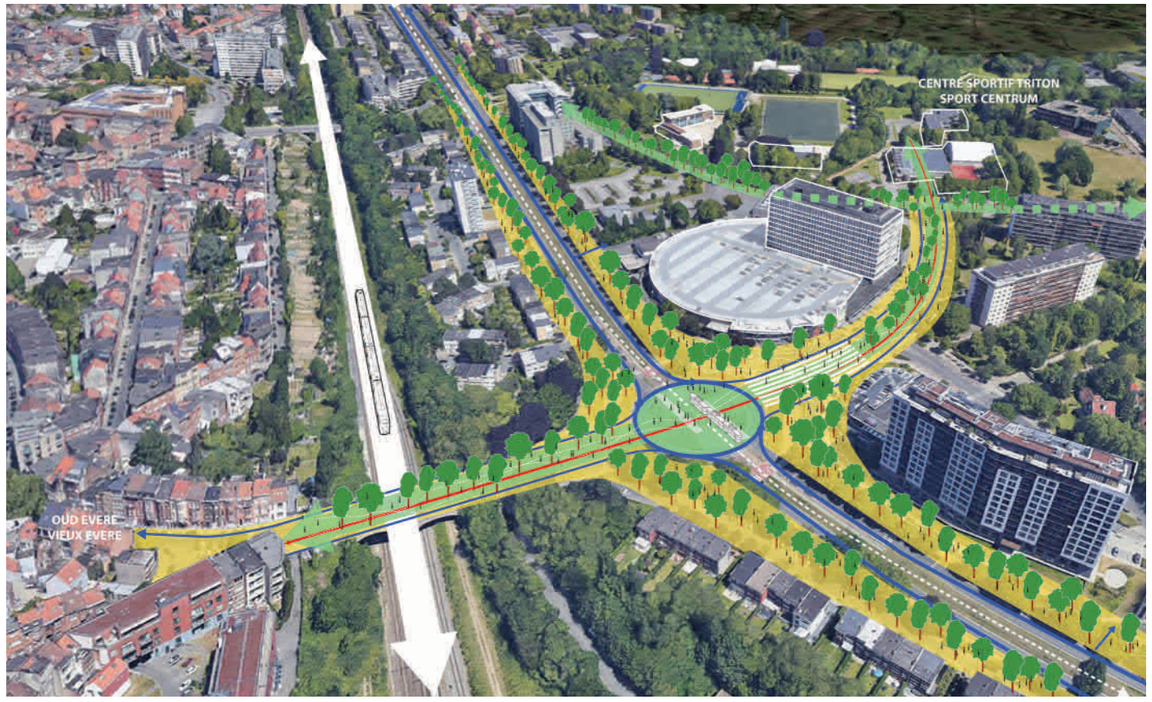
→ *August De Boeckstraat* - Deze laan verbindt het oude dorpscentrum van Evere met het nieuwe moderne Evere via een brug over de spoorweg. Aan de zijde van het nieuwe Evere bevindt zich een bovenlokale sportvoorziening. Aan de andere zijde bevindt zich het treinstation van Evere. In tegenstelling tot het middeleeuwse stadsweefsel van de vijfhoek, is er in Evere plaats genoeg om sportinfrastructuur te voorzien. Deze sportinfrastructuur is niet alleen nuttig voor de lokale bevolking maar kan ook een belangrijke schakel zijn voor de rest van de stad. In het kader van de lezing van de 15-minuten-stad van Parijs is de bereikbaarheid van dergelijke functie aangehaald. Het voorstel bestaat dan ook uit een groene verbindingsstrip waarop functies worden ingeplugd.

→ *De Oud-strijderslaan* - De breedte van de straat zou het anders doen vermoeden, maar deze straat is een lokale as. Slechts ongeveer de helft van de straat zou volstaan om in de huidige, laat staan de toekomstige, verkeersafwikkeling te voorzien. Wat als we de helft van de straat uitbreken? Wat komt er dan in de plaats?

De Leopold III

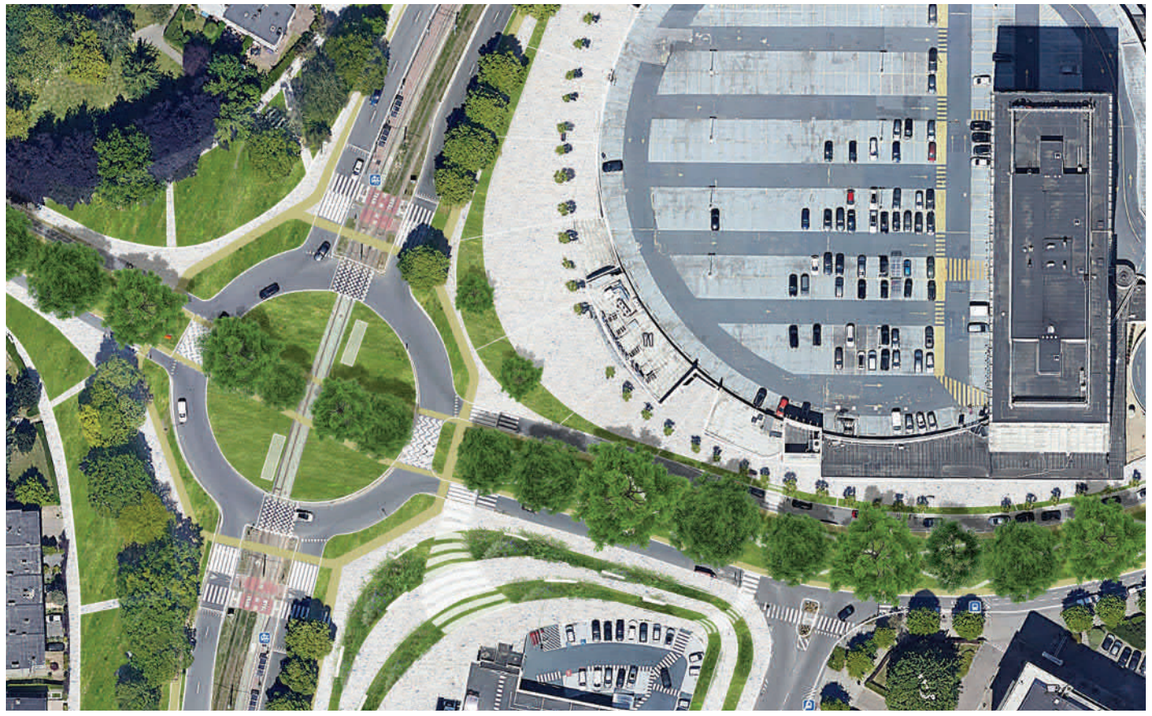
August De Boeckstraat

De Oud-strijderslaan



Groene verbindingsas tussen oud Evere en nieuw Evere & Leopold III laan als aangename boulevard.

4.3 Evere



Op de groene strip zijn de supermarkten ingeplugd en worden de versnipperde restruimtes omgevormd tot publieke voorpleinen.

Nota bij het eindbeeld

Het ontwerpvoorstel zet radicaal in op een nieuwe helderheid en kiest voor een duidelijk lokale groene as, dwars op Leopold III, die nadrukkelijk de actieve modi privilegieert. Ook op de parallelle wegen krijgen fietsers en voetgangers meer ruimte. Faciliteiten voor gemotoriseerd verkeer zijn hier minder van toepassing. Parkeren langs de weg heeft hier weinig betekenis gezien alle grote functies (supermarkt, sporthal, …) parkeervoorziening bij de bestemming zelf voorzien. Dus kan deze ruimte onthard en voorpleinen gecreëerd worden, waardoor meer kwaliteit en ontmoetingsruimte ontstaat aan de voorkant van de voorzieningen (zoals de supermarkten Carrefour en Delhaize). Supermarkten zijn de plekken bij uitstek waar alle soorten mensen, op alle mogelijke momenten overdag samenkomen. Nochtans worden deze ruimtes niet als belangrijke ontmoetingsruimtes behandeld. Hoe kunnen de huidige restruimtes, waardige voorpleinen en ontmoetingsplekken worden? Zo wordt ook deze tussenruimte in de stad een aangename bestemming op zich en vormt zich een nieuwe centraliteit voor Evere. Dit geeft ook meteen meer stedelijke kwaliteit aan de toegangsweg Leopold III.

4.4 Conclusies ontwerpatelier

Als belangrijkste algemene conclusies van de ontwerp workshops kunnen we het volgende noteren:

→ De droombeelden geven vaak de indruk van een enorme make-over van de publieke ruimte, waar we misschien wel van mogen dromen, maar die onrealistisch lijken op korte termijn. Maar vaak is een kleine, duidelijk ingreep voldoende om orde op zaken te stellen en een mentaliteitswijziging op gang te brengen. Een eenvoudige knip op de juiste plaats, kan het evenwicht tussen de verschillende weggebruikers herstellen en helderheid scheppen in de verkeerssituatie. Waar een oversteekplaats belangrijk is, zorg dat ze voorrang en veilige infrastructuur krijgt. Waar een bovenlokaal fietstracé loopt, maak een breed en comfortabel fietspad. Waar doorgaand verkeer niet gewenst en nodig is, beperk die mogelijkheid.

→ Het aanpassen van de fysieke ruimte aan de gewenste modal shift zorgt voor enorme kansen om ook de kwaliteit van de stedelijke publieke ruimte te vergroten. Door ruimte te maken voor actieve mobiliteit en het openbaar vervoer ontstaat ook meer ruimte voor ontmoeting en verblijf in de publieke ruimte en meer kansen voor biodiversiteit en water in de stad, ten gunste van meer leefbaarheid en gezondere wijken.

→ In alle ontwerpvoorstellen speelt het belang van een goed leesbare en goed gebalanceerde hiërarchie in de publieke ruimte. Veilige verkeersruimte start bij een goed begrip van de doelstelling van de infrastructuur. Een gedeeld begrip van de situatie zorgt voor een goede lezing van de publieke ruimte, en bijgevolg een veilige publieke ruimte.

5 Actieplan – Aanbevelingen

Introductie

Het Andere Atelier verwacht niet alleen dat wandelen en fietsen door de stad altijd en overal veilig is (Vision Zero). Het Andere Atelier verwacht ook dat wandelen en fietsen door de stad altijd en overal een plezier is en de beste keuze is (Beyond Zero). De drie burgerbewegingen achter Het Andere Atelier hanteren de 'Beyond Zero'-aanpak. De lat ligt bij Vision Zero nog niet hoog genoeg, want werken aan verkeersveiligheid moet er ook op gericht zijn om mensen uit de auto te halen en op de fiets of aan het wandelen te krijgen. Omdat de gezondheidsvoordelen van actieve mobiliteit twintig maal groter zijn dan de veiligheidsrisico's. Bovendien is de groei van actieve mobiliteit in combinatie met goed functionerend openbaar vervoer een noodzakelijk onderdeel voor het behalen van de klimaatdoelstellingen én het realiseren van een socialere stad.

De inrichting van de straten is heel bepalend voor de veiligheid én aantrekkelijkheid van fietsen en wandelen. De 9 prioriteiten van het Andere Atelier zetten daarom uitdrukkelijk in op de thema's infrastructuur en governance. De thema's handhaving en gedragsverandering komen in de aanbevelingen niet of nauwelijks aan bod.

Het belang van infrastructuur en governance werd in de vele gesprekken tijdens de activiteiten van het Andere Atelier duidelijk. De focus van het actieplan moet liggen op het collectief bouwen aan een verkeersveilige stad. Collectief staat voor het thema governance, bouwen staat voor het thema infrastructuur.

Ten eerste levert het collectief bouwen aan een verkeersveilige stad veel meer op dan enkel de positieve impact op verkeersveiligheid: er worden ook positieve resultaten gecreëerd op vlak van gezondheid, klimaat, sociale inclusiviteit, levendigheid etc. Ten tweede zal ieders (rij)gedrag in straten en buurten die ontworpen zijn vanuit het perspectief van verkeersveiligheid Beyond Zero automatisch gestuurd worden in de gewenste richting en worden inspanningen op vlak van handhaving overbodig.

Op basis van de activiteiten van het Andere Atelier en de extra verdieping en input die tijdens de evenementen werd opgehaald schuiven de burgerbewegingen 9 prioritaire punten naar voor die nodig zijn om de ambitie van Vision Zero en Beyond in Brussel waar te maken:

Ruimtelijke ingrepen op buurtniveau

1. Bouw schoolomgevingen uit tot hart-zone van een wijk
2. Gebruik de kracht van tactisch urbanisme
3. Dring doorgaand verkeer terug met circulatieplannen

Ruimtelijke ingrepen op bovenlokaal niveau

4. Creëer een dekkend wandel- en fietsnetwerk
5. Kweek een cultuur van traagheid
6. Herverdeel de publieke ruimte!

Urban Governance

7. Gebruik Good Move als kader
8. Spring verder met een geïntegreerd denken
9. Stel de weggebruiker centraal

5.1 Ingrepen Buurtniveau

1. Bouw schoolomgevingen uit tot hart-zone van een wijk

Maak van de schoolomgevingen de hart-zone van de wijk en ken het de gepaste prioriteit toe.

In schoolomgevingen is de aandacht voor verkeersveiligheid nog belangrijker dan op andere plekken. Het zijn de zones waar de meest kwetsbaren in het verkeer op piekmomenten met velen tegelijk toestromen. Kinderen zijn kleiner en dus minder zichtbaar. Ze zijn ook speels, onvoorspelbaar en hebben nog onvoldoende inzicht in het verkeer en het gevaar. Onveilige schoolomgevingen vormen bovendien een vicieuse cirkel waarbij onveiligheid het autogebruik in de hand werkt en de schoolomgeving opnieuw minder veilig maken. Om deze cirkel te doorbreken moet werk gemaakt worden van het autovrij, autoluw of conflictvrij maken van de schoolomgevingen en de weg ernaartoe.

De speciale aandacht voor schoolomgevingen vormt het beginpunt om de gehele buurt te verbeteren. De strategie om de schoolomgevingen te prioriteren is te verantwoorden doordat het de plekken zijn die de hoogste nood hebben, maar die tevens een bron vormen van vele (gemotoriseerde) verkeersstromen. De verkeersveilige en aangename schoolomgeving vormt het hart en breidt zich als een olievlek uit over de gehele wijk.

Concreet

1. Infrastructuuringrepen gebeuren zowel aan de hand van tijdelijke en snelle maatregelen, de zogenaamde 'quick wins' (korte termijn) als door herinrichtingsprojecten (lange termijn). Korte termijn ingrepen kunnen bestaan uit plaatselijke knips, schrappen van parkeerplaatsen en vervangen door fietsenstallingen, schrappen van een rijrichting, lokale onthardingsprojecten, … (zie ook 'de kracht van tactical urbanism') Schoolstraten (het tijdelijk afsluiten van de straten in de ochtend- en avondspits gedurende 30 minuten) kunnen een eerste stap vormen maar zijn in de meeste gevallen geen lange termijnoplossing.

2. Oplossingen op maat. Iedere schoolomgeving is anders en elke schoolomgeving heeft een eigen strategie nodig. In de HORIZON workshop in Ganshoren die focuste op de schoolomgevingen, werden 3 schoolomgevingen beschouwd. Elke schoolomgeving vereist een andere aanpak. Het knippen van de straat aan de Sint-Ludgardisschool, het ingrijpen op de verkeersafwikkeling rond de Unesco-school en het creëren van een voorplein aan het Heilig-Hartcollege.

3. Bij de opmaak van wijkcirculatieplannen vormen schoolomgevingen sturende elementen. Stel binnen de autoluwe wijk de verkeersstromen af op het vrijwaren van de schoolomgevingen. Transitverkeer is uit den boze maar ook de plaatselijke bereikbaarheid per auto wordt binnen een lussenplan ontmoedigd. Daarbij worden ook de verbindingen met andere instellingen die door kinderen worden bezocht niet vergeten (zwembad, muziekschool, sportclub,...).

4. Pas het parkeerbeleid aan in de schoolomgeving. Parkeerplaatsen voor de schoolpoort worden geschrapt en worden vervangen door schoolvoorpleinen, fietsparkeerplaatsen, banken, speelelementen, onthardingen, sportinfrastructuur... Kiss-and-ride zones voorzien is contraproductief. Ze hebben een aanzuigeffect voor auto's en moeten worden gehandhaafd door de politie die andere prioriteiten heeft of zou moeten hebben.

5. In de investeringsprogramma's vormen de schoolomgevingen prioritaire werven. Herinrichtingsprojecten focussen op verkeersveiligheid maar ook op leefbaarheid en klimaatadaptatie. De straat vormt de stapsteen naar een leefbare stad en is de plek waar veel uitdagingen tegelijk samenkomen.

6. In de handhaving moeten schoolomgevingen meer aandacht krijgen. Politie per fiets die aan de schoolpoort staat, zal de verkeersveiligheid verbeteren maar zal tevens helpen om aan verkeerseducatie en bewustwording te doen. Jong geleerd is oud gedaan.

7. Sensibilisering is gericht op het gebruik van actieve modi om naar school te gaan als norm, eerder dan het stimuleren van end-of-pipe oplossingen zoals helmdracht, dragen van fluo-kledij, ...

5.1 Ingrepen Buurtniveau

2. Gebruik de kracht van tactisch urbanisme

Experimenten in de publieke ruimte staan toe om te testen, te versnellen, te overtuigen en te innoveren...

Tijdelijke ingrepen kunnen als testfase ingezet worden binnen langetermijndoelen. Het zijn manieren om met relatief beperkte middelen op veel plekken tegelijk en op korte termijn verbeteringen te initiëren. Voor tegenstanders en behoudsgezinden kunnen het manieren zijn om te overtuigen en de kansen op verbetering tastbaar te maken. Experimenten leiden ook tot innovatie en nieuwe inzichten. Het zijn quickwins die ondanks hun beperkte investering, hun meestal tijdelijk karakter, hun lokale karakter,... een bijzondere kracht kunnen betekenen in het verbeteren van de leefkwaliteit en verkeersveiligheid van de gehele stad. Bovendien zijn het manieren om bewoners te mobiliseren en te betrekken bij het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid van de stad. Tactiele interventies tonen een stad in beweging en verandering.

Het is belangrijk om in de testfase op zoek te gaan naar de kwaliteit op straatniveau en de kracht van de verbeelding te gebruiken.

Soms is het gewoon te moeilijk om ons de voordelen van een nieuwe situatie te kunnen voorstellen. Felix Weisbrich drukt ons bij zijn lezing over Berlijn op het hart dat het belangrijk is om tijdens een experiment de nieuwe mogelijkheden te tonen en te laten ervaren en dán het gesprek aan te gaan over 'welke straat/stad willen we'. Als burgers eerst de nieuwe ruimte 'voelen', zullen ze met een open geest samen aan de ontwerptafel deelnemen aan het constructief gesprek over de gewenste straat/stad.

Alice Perrin vult aan: werk met een 'experimenteerfase' voor het definitief ontwerp. Dat is een moment om mensen hun blik te openen en het gesprek over bijvoorbeeld meer groen, of meer speelruimte aan te gaan.

Concreet

1. Geloof in de kracht van de kleinschalige interventies en het experimenteren met het onbekende.

2. Valkuil: Voorkom verrommeling van de publieke ruimte. Verrommeling heeft een contraproductief effect.

3. Investeer in zowel bottom-up als top-down interventies. Tactical Urbanism-projecten kunnen geïnitieerd worden door overheden (Gewest of gemeente), non-profit organisaties, bewonersgroepen of bewoners.

5.1 Ingrepen Buurtniveau

3. Dring doorgaand verkeer terug met circulatieplannen

De opmaak van doordachte circulatieplannen zijn het instrument bij uitstek om de leefkwaliteit en de veiligheid van de wijken bij te sturen. Het zijn essentiële instrumenten om het probleem van verkeersveiligheid bij de bron aan te pakken: de druk van het gemotoriseerd verkeer verminderen.

Elke redenering over het verbeteren van een situatie begint en eindigt met de 'circulatieplannen'. Circulatieplannen zoals in Brugge en Gent hebben hun nut bewezen. Ondanks het vele protest voor de invoering, blijkt het dé 'game changer' die nodig is.

Lussenplannen die sluipverkeer en transitverkeer dwars door de wijken onmogelijk maken, die schoolomgevingen of andere belangrijke plekken ontzien van gemotoriseerds verkeer, waar rijrichtingen worden geschrapt en plaats vrijkomt voor iets anders, die onveilige verkeersknopen ontwarren, zijn de basis om structurele verandering op lange termijn te bewerkstelligen en plaats vrij te maken (zie ook herverdeling van de publieke ruimte).

Lussenplannen concentreren verkeer op de grote assen (plus-assen). Die assen staan daardoor nog meer onder druk. Naast het verlagen van de autodruk in zijn geheel is het daarom van groot belang dat deze plus-assen een bijzondere aandacht krijgen. Het aanleggen van kwalitatieve fiets- en wandelinfrastructuur, het schrappen van parkeerplaatsen, het voorzien van groene ruimte en een kwalitatieve aanleg,... zullen de leefbaarheid van deze assen bewerkstelligen.

Bereikbaarheid per fiets en te voet van de dagelijkse voorzieningen is een vereiste om zoals in Parijs te redeneren in de 15' stad. Uit het Horizonatelier Evere kwam de nood aan lokale en supralokale infrastructuur aan bod. Het bestaande openbaar vervoersnetwerk in combinatie met een performant wandel- en fietsnetwerk kan van versnipperde omgevingen interessante centra maken die zonder wagen vlot bereikbaar zijn en waar het aangenaam vertoeven is om verschillende activiteiten te combineren: winkelen, sporten, wandelen en ontmoeten.

Concreet

1. Good Move heeft het Brussels grondgebied opgedeeld in 63 mazen. Elk jaar worden er circulatieplannen gemaakt voor vijf mazen. Aan dit tempo is heel Brussel bedekt met circulatieplannen tegen 2033. Dat is voorbij de planhorizon voor het Actieplan Verkeersveiligheid. Dit tempo moet omhoog.

2. De gemeenten nemen het voortouw in de opmaak van de circulatieplannen. Dit is een goede zaak aangezien ze een goede gebiedskennis hebben. De gemeenten moeten aangemoedigd worden, niet enkel financieel, maar ook door intervisie, uitwisseling van beste praktijken, enz.

3. De aanpak per maas mag er niet toe leiden dat de opmaak van een circulatieplan een verkeersproblematiek verschuift naar de maas ernaast. Brussel Mobiliteit en de buurgemeentes waken hierover, en nemen indien nodig (tijdelijke) maatregelen in buurmazen om ongewenste verplaatsingen van verkeersstromen te vermijden.

4. De opmaak van circulatieplannen per maas leidt bijna onvermijdelijk tot gebiedsgerichte afwijkingen en compromissen. Brussel Mobiliteit moet erover waken dat geen compromissen gesloten worden over thema's die de verkeersveiligheid uithollen, zoals snelheidsregimes. De lat ligt voor elke maas even hoog: transit doorheen de maas is onmogelijk. En elke maas telt minstens één voetgangerszone, minstens rond scholen. Deze zones moeten stelselmatig groeien.

5. Mazen worden begrensd door zowel PLUS- als COMFORTassen. Daardoor is het erg onduidelijk wat het verschil is tussen een comfort-as en een plus-as. Door comfort-assen op 30 km/u te beperken, en door sterk in te zetten op oversteekbaarheid en op leefkwaliteit, voorkom je dat het comfort-netwerk als alternatief gaat functioneren voor regionale verplaatsingen.

6. Haal inspiratie uit imagine brussels. Dit plan is opgemaakt door burgers, en helpt bewoners om een standpunt te bepalen in de participatie over het circulatieplan voor "hun" maas. Neem deze participatie ernstig: deze bewoners zijn immers ervaringsdeskundigen en bezitten een schat aan gebiedskennis.

5.1 Ingrepen Bovenlokaal Niveau

4. Creëer een dekkend wandel- en fietsnetwerk

Verkeersveiligheid begint bij het promoten van de meest verkeersveilige modi. Door in te zetten op fijnmazige netwerken is wandelen en fietsen de meest voor de hand liggende verplaatsingsmethode in Brussel.

Statistieken over intermodale aanrijdingen tonen aan dat incidenten tussen fietsers en voetgangers een minder dramatische afloop hebben. Een stad waarin wandelen en fietsen de hoofdmoot van de verplaatsingen uitmaken is daarom een verkeersveilige stad. Tegelijk zijn actieve weggebruikers echter 'zwak' ten opzichte van aanrijdingen met auto's. Hun netwerk moet daarom aantrekkelijk en veilig zijn. Werken aan verkeersveiligheid moet erop gericht zijn om mensen uit de auto te halen, en op de fiets of aan het wandelen te krijgen. Weinig auto's en lage snelheden maken wandelen en fietsen veiliger. In de publieke ruimte moeten de actieve modi koning zijn.

Om van wandelen en fietsen de meest voor de hand liggend keuze te maken, moet logischerwijs de wandel- en fietsinfrastructuur in sneltempo uitgebreid worden, aantrekkelijk en veilig zijn en tot een compleet en samenhangend netwerk worden afgewerkt. De wandel- en fietsnetwerken moeten de mentale kaart van de stad vormen. Ze staan geprent in het geheugen van elke Brusselaar. Een goed netwerk is fijnmazig, beslaat het hele Gewest en loopt dus door tot in de periferie van de verschillende deelgemeenten.

Neem in de versterking van de wandel en fietsinfrastructuur de blik van een 8-jarig kind als perspectief.

Concreet

1. De fiets- en wandel assen die tot het netwerk behoren, worden integraal aangelegd zodat het netwerk tegen 2030 compleet is uitgevoerd. De uitrol en realisatie van deze netwerken wordt as per as prioritair gepland. Ze volgt haar eigen planning, en wordt niet in hapjes en beetjes bij andere werkzaamheden meegenomen. Omdat een netwerk zo sterk is als de zwakste schakel, worden kruisingen en oversteekplaatsen ingericht vanuit het oogpunt van de continuïteit van de fiets- en wandelnetwerken: duidelijk leesbaar, in logische looplijnen, zonder kunstgrepen en (onnodig) bochtenwerk.

2. Bij het kruisen van netwerken wordt de hiërarchie gerespecteerd: de PLUS en COMFORT netwerken van de actieve modi hebben prioriteit.

3. Er worden ontwerpvoorstellen uitgewerkt voor zich vaak herhalende 'type-problemen':

a. Ronde punten zijn vaak uitgedacht vanuit een auto-logica. Ze zijn enkel een optie in geval van gelijkwaardigheid van alle netwerken. Voorzie op dat moment conflictvrije ruimte voor fietsers en voetgangers

b. Kruispunten met lichtenregeling langs de drukke assen. Zorg voor voldoende tijd en ruimte om comfortabel te kunnen oversteken. Experimenteer met 'vierkant groen'. Vermijd veelarmige monsters door bepaalde straten los te knippen van het kruispunt.

c. Oversteken is ter hoogte van drukke assen, maar ook in schijnbaar rustige wijken, een groot knelpunt. Prioritair mogen de oversteken op een lokaal of bovenlokaal wandel- of fietsnetwerk qua veiligheid niets te wensen overlaten: maak de oversteek afstand zo kort mogelijk, zorg voor ruime zichtbaarheid (geen geparkeerde wagens, geen reclameborden,...). Maak de wandel-fiets as duidelijk infrastructureel leesbaar, door verhoogde inrichtingen en overstekende voetpaden.

5.1 Ingrepen Bovenlokaal Niveau

5. Kweek een cultuur van traagheid

Aanpassing van de infrastructuur en betere handhaving zijn cruciaal maar onvoldoende om Vision Zero te bereiken. Er moet een cultuur van verkeersveiligheid gekweekt worden in Brussel. Wildparkeren moet maatschappelijk even onaanvaardbaar worden als roken in het bijzijn van kinderen.

Snelheid en tijdswinst staan nog vaak voorop wanneer mensen zich verplaatsen. De stedelijke omgeving leent zich daar echter niet toe. Door haar dichtheid en gemengdheid is eerder traagheid aan de orde. De invoering van de Stad 30 op 1 januari 2021 is een belangrijke stap voorwaarts. Ze zorgt bovendien naast een verkeersveilige omgeving ook voor een betere levenskwaliteit en minder lawaai.

Tijdens de Boots on the ground wandelingen stelden we echter vast dat de dimensioneringen van straten, kruispunten en ronde punten doorgaans veel te groot en onaangepast zijn aan een snelheidsregime van 30 km/u. Dit terwijl een goed ontwerp van de straat, de gewenste veilige snelheid afdwingt en de kwetsbare (liever 'actieve') gebruikers beschermt. Daarom ligt een verkeersveilige infrastructuur absoluut aan de basis van een geloofwaardige Vision Zero. Het zorgt ervoor dat er nauwelijks nog inspanningen nodig zijn op vlak van individueel gedrag (via regels, campagnes, ...) en handhaving.

Ida Kongsrud drukt het tijdens de Webinar over Oslo als volgt uit: "We streven ernaar om de infrastructuur zo uit te werken dat weggebruikers uitgenodigd worden om gewoon als het ware 'van nature' de regels te respecteren zodat handhaving quasi overbodig wordt: bijvoorbeeld autobestuurders laten 'voelen' wat de gewenste snelheid is door de inrichting van het wegprofiel."

Concreet

1. Elke (her)inrichting van een straat of kruispunt dwingt ontwerpmatig (smalle maten voor de rijbreedte, gemengd verkeer, flauwe curves, woonerf-principe, groenstructuren, ...) een lage snelheid af. In afwachting van volledige herinrichting kunnen kleine aanpassingen op korte termijn al een maximaal effect genereren (zie tactical urbanism). Dit geldt ook voor de aanpak van de zwarte punten. Niet enkel het conflict-vrij maken telt, (ook) het inrichten in functie van een cultuur van traagheid, en comfort van de actieve modi, moet vooropstaan.

2. Waar herinrichting (nog) niet aan de orde is, wordt 'traagheid' op andere manieren afgedwongen. De trajecten van 'racers' worden middels snelheidscamera's weggewerkt en daar wordt ook consequent gehandhaafd (elke overtreding leidt automatisch naar een boete).

3. Herdenk de zwarte-puntenbenadering vanuit een preventief perspectief. Niet enkel de plaatsen waar veel ongelukken gebeuren, vereisen dringende ingrepen. Durf de logica ook door te trekken naar plekken die mensen mijden omdat ze zich er onveilig voelen. Dat komt niet altijd naar voren in de statistieken. Om dergelijke "gevoelsmatige" onveiligheid in kaart te brengen is de gebiedskennis van bewoners en bezoekers onontbeerlijk (zie ook aanbeveling 9).

5.1 Ingrepen Bovenlokaal Niveau

6. Herverdeel de publieke ruimte!

Verhoog de verkeersveiligheid door te snoeien in de (gemotoriseerde) verkeersruimte.

Brussel, Parijs, Berlijn, Oslo, … In elke stad stellen we een duidelijke wanverhouding vast tussen ruimte die wordt ingenomen door autoverkeer en de ruimte die dient voor de actieve weggebruikers - de ruimtelijke onrechtvaardigheid volgens Felix Weisbrich (Berlijn). Zelfs daar waar wandelen de hoofdmoot van de verplaatsingen uitmaakt, blijft de meeste ruimte naar de auto gaan. Dat moet omgekeerd. Eerst bekijken we welke ruimte er nodig is om te wandelen, dan om te fietsen en vervolgens voor het openbaar vervoer. Tot slot kijken we wat de auto nog nodig heeft. In de afgelopen jaren zijn hierin al stappen gezet. Maar toch worden nog al te vaak de kruimels verdeeld. Zo werden tot voor kort veloboxen enkel geïnstalleerd op het trottoir. De ruimte voor de fietser werd niet gerecupereerd uit het areaal van het gemotoriseerd verkeer, maar uit dat van de voetganger. In de woorden van Tim Asperges: “Er is enkel gebruik gemaakt van de kruimels. Het wordt tijd om het brood aan te snijden.”

Om wandelen en fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken moet er immers voldoende ruimte worden gereserveerd. Maar we kunnen nog een stap verder gaan. In de herverdeling van de publieke ruimte moet ook aandacht gaan naar pleinen en banken, naar groen en blauw. We maakten van onze steden één groot kruispunt, toegespitst op verplaatsen, zonder verpozen. De Stad 30 biedt gelukkig een opportuniteit. Het vertragen van het verkeer laat toe om ruimte terug te winnen. Ruimte voor wandelen en fietsen, maar evengoed voor verblijven. Alice Perrin (Parijs) verwoordt het als volgt: “De snelheidsverlaging is een echte opportuniteit om het lokale leven te ontwikkelen.” Immers, al de verkeersruimte laat te weinig plaats voor een bankje hier en daar, en verblijf- en speelplekjes. Het herdimensioneren van verkeersruimte biedt mogelijkheden om het lokale leven meer ruimte te geven: meer ruimte voor ontmoeting, rustpunten, schaduwplekken, groen, … Dit is ruimte waar geen aanrijdingen voorkomen.

Concreet

1. Markeer alle plekken in Brussel (met een interactieve tool?) waar een rijbaan of parkeerstrook kan ingewisseld worden voor een afgescheiden fietspad of verbreding van het voetpad, daar waar fietsinfrastructuur noodzakelijk is (ref. fiets vademecum) of waar de huidige voetgangersruimte beschamend is.

2. Hanteer niet alleen het STOP-principe bij de (her)inrichting van de straten, maar ga een stap verder. Geef alle modi de nodige comfortabele breedtes: eerst de stappers, dan de trappers, dan het OV en tot slot de auto. Maar doe het zo dat eventueel ruimte overblijft voor verblijven. Parkeren staat helemaal onderaan de ladder.

5.1 Urban Governance

7. Gebruik Good Move als kader

Omdat Good Move een mobiliteitsplan is vanuit een brede en geÏntegreerde visie, is het een sterk kader om verkeersveiligheid te benaderen Beyond Zero.

In Good Move wordt aangehaald dat een mobiliteitsvisie een schakel is binnen een samenhangende duurzame stedelijke ontwikkeling. In Good Move wordt verkeersveiligheid (SAFE) als 1 van de 7 schakels van een stedelijke mobiliteitsvisie opgeworpen naast onder meer het verlagen van de milieu-impact van transport (GREEN), het stimuleren van actieve modi die de lichamelijke en geestelijke gezondheid bevorderen (HEALTHY) en het verzoenen van de mobiliteitsbehoeften met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (PLEASANT).

Het actieplan verkeersveiligheid incorporeert idealiter ook de andere parallelle ambities van het Gewestelijk mobiliteitsplan: het actieplan streeft binnen haar eigen objectieven naar de uitwerking van de doelstellingen van het mobiliteitsplan zoals opgenomen in de 7 dimensies waarop het mobiliteitsplan wil inspelen: o.a. een stad met lage verkeersemissies, een stad die de actieve weggebruikers stimuleert en een stad die inzet op een goede stedelijke levenskwaliteit. Deze parallelle dimensies naast de dimensie ‘SAFE’ weerspiegelen bovendien ook ambities die de verkeersveiligheid op haar beurt opnieuw versterken. Als in elk (mobiliteits-)project tegelijk op deze ambities wordt ingezet, zal dat een zeer versterkend effect teweegbrengen.

Als we minder confrontaties willen tussen auto’s en actieve weggebruikers is de eerste stap het terugdringen van het autoverkeer. Parijs, Oslo en Berlijn zetten ook actief in op het verlagen van de autoverplaatsingen.

Concreet

1. De dimensies uit de City Vision van Good Move worden gebruikt als toetsingskader om prioritaire doelstellingen te bepalen in het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030. Maar ook omgekeerd moet verkeersveiligheid beschouwd worden als bottom line bij de uitvoering van Good Move, vanuit het voorzorgsprincipe. Indien een project goed scoort op de schakels Efficient en Green maar een stap achteruit betekent op de schakel Safe, moet het project terug naar de tekentafel. Bijvoorbeeld: alle assen met label PLUS voor het autoverkeer een maximumsnelheid van 30 km/h zolang er geen fysiek gescheiden fietsinfrastructuur ligt.

2. Er wordt een jaarlijkse monitoring voorzien van het actieplan om tijdig bij te sturen als de acties onvoldoende resultaten leveren om de doelstelling van Vision Zero tijdig te halen. Deze monitoring heeft niet enkel betrekking op het verzamelen van gegevens, maar gebeurt op een co-creatieve manier, in de vorm van een jaarlijks evenement waarop de mobiliteitsactoren worden uitgenodigd.

3. De invoering van de algemene zone 30 was een goede zaak maar slechts een eerste stap. Deze maatregel moet uitgebreid worden tot een echte LSZ (Low Speed Zone) via ISA (Intelligent Speed Adaptation), om tenslotte te komen tot een LDZ (Low Danger Zone): toegang tot het Brussels wegennet wordt afhankelijk van het gewicht, het vermogen en de bumperhoogte van het voertuig. (Fédération Inter-Environnement Wallonie; Ovk-Pevr, 2017)

8. Spring verder met een geïntegreerd denken

Horizontale samenwerking tussen verschillende (beleids)domeinen is essentieel voor het behalen van meervoudige winsten en dus efficiënte inzet van middelen. Horizontale samenwerking is nodig op planningsniveau én op het niveau van de uitvoering.

Geïntegreerd plannen

De twee grootste uitdagingen van mobiliteitsplanning op dit ogenblik zijn broeikasgas-emissies reduceren en ongelukken reduceren. De antwoorden op beide uitdagingen kunnen zich in een geïntegreerd denken in dezelfde richting bewegen. Met een resultaat dat meer is dan de som der delen. Het mobiliteitspatroon van Brussel moet zoals in Oslo veranderen van gemotoriseerd verkeer naar meer milieuvriendelijke oplossingen.

De klimaatdoelen vereisen minder CO2-uitstoot (mitigatie). Dat betekent duurzame mobiliteit en meer actieve verplaatsingen zijn daar een belangrijk onderdeel van. Die actieve verplaatsingen moeten veilig en comfortabel zijn. Anderzijds moet de stedelijke omgeving voldoende aangepast worden ten aanzien van de temperatuurstijging, met meer koelteplekken en meer groen in de straten (adaptatie). “In de strijd tegen de klimaatopwarming, en voor propere lucht speelt mobiliteit een cruciale rol. Met de goedkeuring en de uitwerking van Good Move voegt Brussel zich bij de steden die een voortrekkersrol opnemen op vlak van duurzame mobiliteit. Met dit plan, dat tot stand kwam samen met de Brusselaars, garandeert Brussel haar inwoners een groenere, gezondere en aangenamere leefomgeving.” ALAIN MARON, Minister van Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve democratie. (Good Move p.11)

Parijs en Berlijn benadrukken ook allebei uitdrukkelijk de connectie met de klimaatcrisis. Het aanjagen van milieuvriendelijke alternatieven (OV, fietsen en stappen) levert bovendien een positieve impact op vlak van veiligheidsdoelstellingen en gezondheidsdoelstellingen. Geïntegreerd denken betekent niet enkel koppeling zoeken met klimaatbeleid, maar ook met andere beleidsdomeinen zoals stedenbouw, huisvesting, onderwijs, etc.

Omdat we zuinig moeten omspringen met de middelen die er zijn, is het noodzakelijk om (actie-) plannen te maken die verschillende doelstellingen uit verschillende andere plannen versterken. Louter inzetten op de bescherming van de actieve weggebruiker heeft weinig win-win op andere vlakken. Inzetten op het wegnemen van de bron of het gevaar

Concreet

1. De plannen op verschillende strategische niveaus (gewestelijk, gemeentelijk) spreken vanuit een gedeeld begrippenkader en met gedeelde doelstellingen (ref. UTO in Oslo). Het Gewest neemt de lokale politici via de opmaak van een charter mee in het belang van de visies van Good Move en het actieplan verkeersveiligheid (Vision Zero) zodat deze plannen op lokaal niveau gekend en onderschreven zijn.

2. Planning voorziet antwoorden die verschillende vragen en uitdagingen (binnen verschillende domeinen) afdekken. Alle prioritaire maatregelen maken het verschil op verschillende fronten tegelijk (verkeersveiligheid + duurzame mobiliteit + leefkwaliteit).

(of lees gemotoriseerd verkeer) resulteert ook in een gezondere leefomgeving, in gezondere inwoners (die meer bewegen), minder lawaai, meer ruimte voor de inrichting van een aangename en groene stadsomgeving, etc. De zoektocht naar die meervoudige winsten is wat er wordt bedoeld met het idee van ‘Beyond Zero’ (we verwachten méér dan nul verkeersdoden en zwaargewonden, we verwachten een geheel betere stad). Het lijkt dus logisch om te kiezen voor het tweede scenario. Dit is ook het scenario dat is uitgewerkt in Good Move, waar zoals Beyond Zero de ambities worden gekoppeld: de 7 verschillende schakels (verschillende thema’s) vormen de basis van één samenhangende duurzame stedelijke visie.

Geïntegreerd uitvoeren

Good Move is een goede start, maar hoe gaan gemeenten hiermee verder? Op Gewestelijk en lokaal niveau moet horizontaal rond verschillende dossiers sterk samengewerkt worden om tot een coherent beleid en concrete oplossingsrichtingen te komen. Tijdens de Boots-wandelingen bleek dat verschillende dossiers ‘vast’ zaten wegens verdeling van bevoegdheden of overlap over verschillende gemeenten.

In Oslo is er een duidelijke en sterke hiërarchie met nationale doelstellingen en een afsprakenkader van lokaal tot nationaal niveau waarin gedeelde streefdoelen worden besproken (OTU) en strategische plannen zijn uitgewerkt op zowel regionaal als lokaal niveau. In Berlijn wordt die sterke ruggensteun vanuit grootstedelijk niveau op enkele vlakken gemist. Wat de realisatie van fietsinfrastructuur betreft, is er in Berlijn met de Berlijn-Mobiliteitswet wel een heel duidelijke opdracht, maar op vlak van snelheid en uitbouw van een lokaal fietsnetwerk is dit nog compleet afwezig.

Concreet

1. Verkeersveiligheid wordt op een integrale manier benaderd. Er worden koppelingen gemaakt met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke planning, handelsvestigingsbeleid, etc. Die koppelingen worden niet enkel gemaakt op planningsniveau, maar ook in de praktische samenwerking tussen verschillende administraties.

2. Waar een blokkade heerst vanwege onenigheid of verschil in visie tussen verschillende gemeenten of tussen het Gewest en een/enkele gemeenten treedt het Gewest op als ‘bemiddelaar’ of projectregisseur. Een Gewestelijke ‘cel’ Openbaar Domein (ref. cel Openbaar Domein in Berlijn) kan bijvoorbeeld bemiddelen in mobiliteitsdossiers die de verkeersveiligheid aanbelangen.

3. Er wordt voldoende capaciteit voorzien in VTE, zowel op het gewestelijk als op gemeentelijk niveau, om het actieplan op tijd uit te voeren en de voortgang ervan op te volgen.

5.1 Urban Governance

9. Stel de weggebruiker centraal

De weggebruiker is de maat van alle dingen. Luister naar haar, en de openbare ruimte zal automatisch veiliger en inclusiever worden.

Niet de voertuigen, maar de weggebruikers moeten de maat aangeven van de openbare ruimte. Zoals de Boots on the Ground wandelingen aantonen, zit er gedetailleerde gebiedskennis bij burgers waarover administraties niet altijd beschikken. Denk bijvoorbeeld aan de inventarisering van kritische punten in Ganshoren waarbij iedere weggebruiker problemen kan signaleren via https://www.1083-0.be/. Dergelijke gebiedskennis kan van onschatbare waarde zijn bij het uitstippelen van zowel mobiliteitsbeleid als bij de heraanleg van de publieke ruimte.

Het is cruciaal om de eindgebruiker te betrekken bij het ontwerpen en vormgeven van de openbare ruimte. Nog al te vaak krijgt die pas zeggenschap nadat experts en politici de grote lijnen al hebben uitgetekend, en mag hij zich nog uitlaten over de kleur van het straatmeubilair. Of mag de eindgebruiker zich op voorhand uitspreken, waarna experts en politici er iets van smeden waar de eindgebruiker zich soms niet meer in herkent. Zo gaat een schat aan lokale kennis verloren die het ontwerp ten goede had kunnen komen. Dit betekent niet dat de luidste roepers onder de weggebruikers hun zin krijgen. Evenmin pleit het de overheid vrij van haar taak om het kader te bepalen en te arbitreren. En net zomin zet het de kennis van experts op de schop. Wel veronderstelt het een houding bij zowel experts als politici, een openheid, een reflex om de eindgebruiker ook een plaats te geven aan de ontwerptafel. Om zo tot betere ontwerpen te komen op basis van de lokale kennis van de eindgebruikers.

Belangrijk hierbij is om niet alle weggebruikers over één kam te scheren. De stem van sommige groepen wordt moeilijker gehoord dan andere. Als Brussel wil evolueren naar een stad waar het verkeer geen doden of zwaargewonden meer maakt, moet die transitie op een sociaal rechtvaardige manier gebeuren. Daarom zijn extra inspanningen nodig om bepaalde groepen te bereiken. Er is aandacht nodig voor gender, migratie-achtergrond, leeftijd, mensen met verminderde mobiliteit, etc. in verkeersveiligheid. De zomerstraten in Sint-Gilis, Molenbeek, etc. hebben in 2020 duidelijk getoond dat de aanpak van het verleden bepaalde groepen het recht op de stad heeft ontnomen: van zodra het gemotoriseerd verkeer werd geknipt zag je plots veel meer kinderen, vrouwen, en ouderen op straat. Zo'n meer inclusieve straat leidt tot de democratisering van de openbare ruimte.

Concreet

1. Betrek de eindgebruikers bij het inventariseren en evalueren van verkeersveiligheid. Creëer toegankelijke platformen waar ze hun lokale kennis over kritieke punten en kritiek gedrag kunnen achterlaten. Neem deze informatie mee als volwaardige data om het beleid op te baseren.

2. Geef de eindgebruikers een stem bij het uittekenen van het verkeersveiligheidsbeleid door in te zetten op co-design.

3. De openbare ruimte is van iedereen. Betrek alle groepen in de samenleving en stem hierbij communicatie af op de doelgroep. Zorg voor data, monitoring en evaluatie om een beter zicht te krijgen op de verkeersveiligheid van deze doelgroepen.

Dankwoord

Het Andere Atelier was niet mogelijk zonder de inbreng van de vele deelnemers tijdens de zeven activiteiten. Het Andere Atelier bedankt iedereen die op één of meerdere activiteiten aanwezig was en participeerde aan het debat rond verkeersveiligheid op een wandeling, een webinar en/of in het ontwerp atelier.

Het Andere Atelier is een traject dat tot stand kwam dankzij het grote engagement van BRAL, Heroes for Zero en Filter Café Filtré Atelier. Tim Cassiers (BRAL), Wiet Vandaele (Heroes for Zero) en Annekatrien Verdickt (Filter Café Filtré Atelier) hebben deze organisaties doorheen het hele traject vertegenwoordigd. Marlies Lenaerts nam de algehele coördinatie voor haar rekening.

Het Andere Atelier is een traject dat tot stand kwam dankzij de financiële steun van Brussel Mobiliteit.

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Veel dank aan:

De Benchmark sprekers Alice Perrin (Parijs), Ida Kongsrud (Oslo) en Felix Weisbrich (Berlijn). Frédéric Dobruszkes, Isabelle Janssens, Patrick Frenay, Jan Terwecoren, Jesse Pappers, Kobe Boussauw, Roel De Cleen, Hanne Mangelschots, Tim Asperges, Roeland Dudal, Bas De Geus en Florine Quignet om in debat te gaan met de drie buitenlandse gastsprekers tijdens één van de Benchmark-webinars;

Arne Smeets, Jan Potters, Liesbeth Indeherberge en Bernard Dehaye van de lokale afdelingen 1060/0, 1083/0 en 1140/0 van Heroes for Zero die gidsten door de straten van Ganshoren, Sint Gillis en Evere tijdens de Boots on the ground wandelingen;

De grafisch verslaggevers Emma Bierens, Lotte Luykx, Ruth Kennivé en de moderators Roeland Dudal, Jan Terwecoren, Annekatrien Verdickt en Jasmien Wouters van Architecture Workroom Brussels (AWB) en Filter Café Filtré Atelier van de ontwerp workshop en Isabelle Janssens en Gideon Boie die de inleiding verzorgden;

De ontwerpers Lotte Luykx, Alexander Arius en Annekatrien Verdickt voor de verbeeldingen.

Manu Pinto (Epiprod), om met de camera te volgen op de wandelingen, te ondersteunen tijdens de webinars en alles in te blikken in korte reportages;

Andreas Depauw voor de huisstijl en layout van communicatie en producten;

Maya Maes (BRAL), die zo nu en dan klaar zat om ons te ondersteunen in de communicatie;

Stéphanie Loute, Bernard Dehaye en Brigitte Smets die de vertaling voor hun rekening namen;

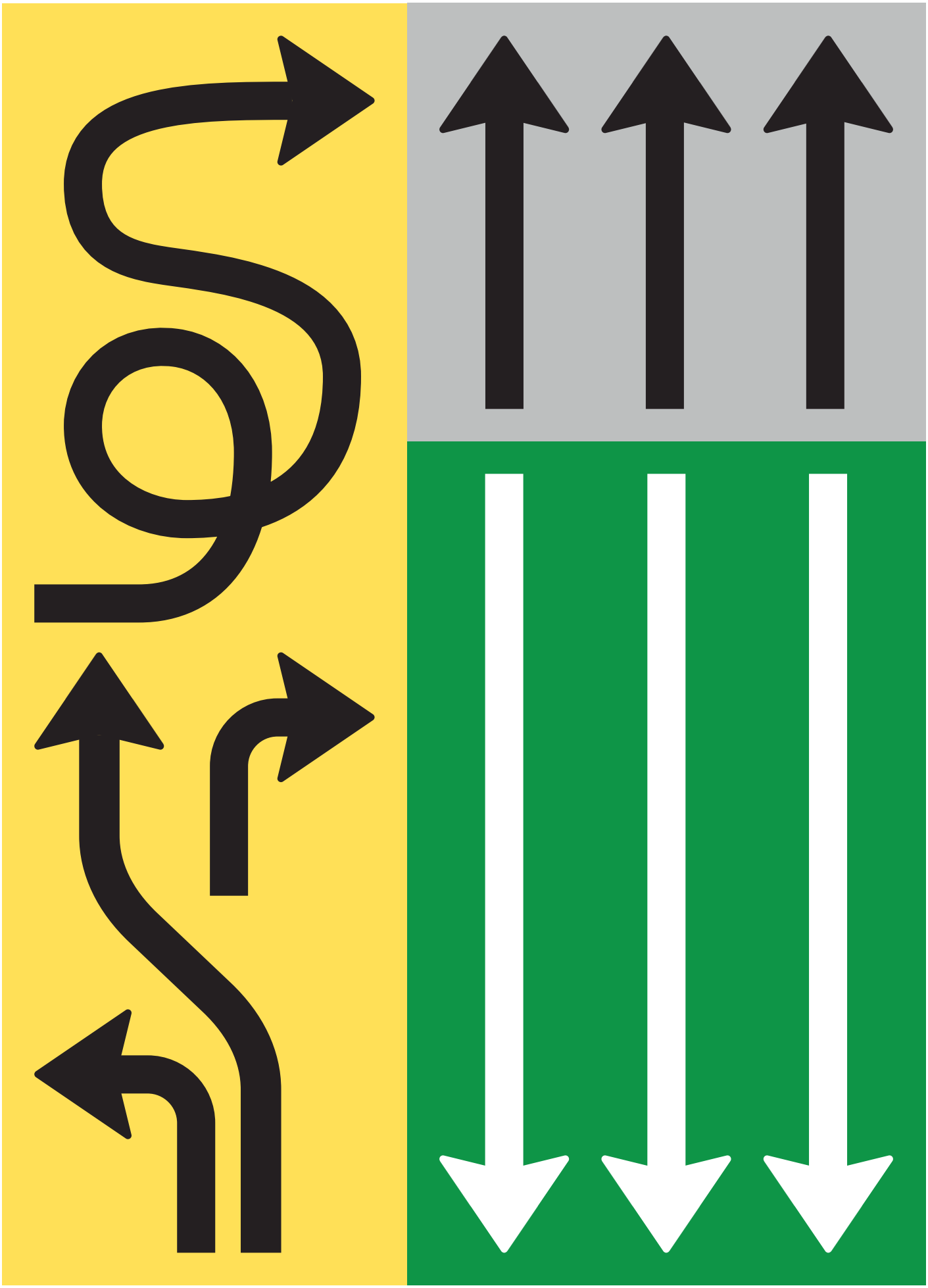
Fotograaf Ivan Put om de verkeerssituaties zo treffend in beeld te brengen.

Colofon

TEKSTEN (Redactieteam & eindredactie): Marlies Lenaerts (projectcoördinator), Annekatrien Verdickt en Lotte Luykx (FCF-A), Tim Cassiers (BRAL), Wiet Vandaele (Heroes for Zero), Gideon Boie, Roeland Dudal (AWB), Maya Maes en Ingrid Dujardin (BRAL) en Bernard Dehaye (Heroes for Zero)

ILLUSTRATIES & ONTWERPBEELDEN: Emma Bierens (AWB), Lotte Luykx (FCF-A), Ruth Kennivé (4AWB), Jasmien Wouters (AWB), Roeland Dudal (AWB), Annekatrien Verdickt (FCF-A)

FOTO'S: Ivan Put
VORMGEVING: Andreas Depauw
VERANTWOORDELIJKE UITGEVERS: Het Andere Atelier – D/2021/15177/01 (BRAL: Zaterdagplein 13, 1000 Brussel)



2020 / 2021