

## De Brusselse vijfhoek: een leefwijk?

Analyse van het plan Good Move van de stad Brussel | juni 2022

ARAU, BRAL, Buurtcomité Alhambra, Chercheurs d'Air, Clean Cities, Critical Mass Brussels, EU Cycling Group, Fietsersbond, FietserbondGRACQ1000, Filter Café Filtré, GRACQ, Heroes for Zero, johanna.be, Netwerk Duurzame Mobiliteit en Walk.Brussels

# De Brusselse vijfhoek: een leefwijk?

De Stad Brussel kwam in maart naar buiten met haar circulatieplan voor de vijfhoek, de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move. Wat is het doel van de stad zelf? Ze wil “uw wijk toegankelijker, aangenamer en veiliger maken voor alle verplaatsingswijzen (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto).” Dat kunnen we als BRAL enkel toejuichen. Dit was ook een van de negen aanbevelingen bij [Het Andere Atelier](#).

Maar is het plan daar volgens ons in geslaagd? We nemen je mee in onze analyse – een analyse van ARAU, BRAL, Buurtcomité Alhambra, Chercheurs d’Air, Clean Cities, Critical Mass Brussels, EU Cycling Group, Fietsersbond, FietserbondGRACQ1000, Filter Café Filtré, GRACQ, Heroes for Zero, johanna.be, Netwerk Duurzame Mobiliteit en Walk.Brussels.

## Een leefwijk is ...

Eerst zetten we even op een rijtje wat voor ons de doelstellingen zouden moeten zijn van een leefwijk, zodat het duidelijk is waaraan we het plan toetsen:

- Bij de inrichting van straten en pleinen consequent voetgangers en fietsers ondersteunen door hen meer en voldoende ruimte te geven en zich veilig te laten verplaatsen zodat deze vervoerswijzen binnen de leefwijk worden gestimuleerd
- Het verbeteren van verkeersveiligheid door het verminderen van de verkeersdruk, het verlagen van de snelheden en het beter organiseren van problematische punten
- Het verhogen van de kwaliteit van de publieke ruimte waardoor de gewijzigde verkeerscirculatie ook de algemene woon- en verblijfskwaliteit verhoogt
- Het beperken van de ruimte-inname door het autoverkeer, zowel rijdende als geparkeerde wagens, zodat er ruimte vrijkomt voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en andere stedelijke verblijfsactiviteiten
- Het verminderen van de autodruk in de wijken met als gevolg een verbetering van de luchtkwaliteit

## STOP-principe

Bij alle mobiliteitskeuzes en plannen moet het STOP-principe gevolgd worden. Dat wil zeggen dat eerst stappers, dan trappers dus fietsers, dan het openbaar vervoer en vervolgens personenwagens komen. Zo staat het ook in Good Move: “Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na. Het streeft ernaar voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel, en dit volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto. (*Good Move 2021*)

Als we het circulatieplan voor de vijfhoek bekijken zien we dat het vertrekt vanuit het perspectief van de autobestuurder, het toont vooral de wijzigingen voor de autobestuurders namelijk de veranderingen van rijrichting etc. Hierdoor is het minder duidelijk welke voordelen het plan oplevert voor de voetgangers, fietsers en de mensen die het openbaar vervoer nemen. Het

STOP-principe wordt volgens ons niet voldoende gehanteerd. Het wordt nog duidelijker in het vervolg van onze analyse hieronder.

De routeplanner, '[anyways](#)' gedoopt, die de stad ontwierp om burgers wegwijs te maken in het nieuwe plan, toont gelukkig wel de routes voor zowel autobestuurders, fietsers en voetgangers.

### *Versterking en uitbouw voetgangers- en fietsersnetwerk*

Zoals eerder aangehaald moet het STOP-principe centraal staan. Voetgangers moeten op nummer 1 komen. Vanuit Het Andere Atelier kwam ook de verwachting dat wandelen en fietsen door de stad altijd en overal een plezier, makkelijk en de beste keuze zou moeten zijn. Het gaat om meer dan enkel verkeersveiligheid (Beyond Zero). Waar voetgangers nood hebben aan een verfijning en optimalisatie van het Brussels voetgangersnetwerk, ontbreekt dit in het plan. Er zou een ruggengraat geconstrueerd moeten worden die dient als wandelroute tussen de sociale kernen van de Vijfhoek (kernen van leven, (plaatsen met magneet-functie) zoals parken, stations, ingang- en uitgangen van metrostations, sportieve centra, groene ruimtes, mobipunten, culturele centra).

Helaas bestaat er een overlap met de belangrijke voetgangersassen zoals de Jacquainlaan, de Antoine Dansaertstraat. Ook de Regentschapstraat, een voetgangersplusas, stemt overeen met een grote as voor auto's. Op die manier vormen de belangrijkste assen voor voetgangers mogelijks ook de drukste plekken qua gemotoriseerd verkeer.

Binnen de leefwijken spelen de trage wegen een belangrijke rol en kunnen ze bepaalde tekortkomingen van GoodMove goedmaken. Ze vormen een zekerheid voor voetgangers en in veel gevallen bieden ze plaats aan vergroening, sportieve activiteiten en spel. Tegelijkertijd bieden ze doorlaatbaarheid, zuurstof en kunnen ze de navigeerbaarheid van de stad verhogen. Trage wegen kunnen het verkeer en wijken vertragen. In het circulatieplan ontbreekt het aan reflectie hierop.

Na de stappers (voetgangers), komen de trappers (fietsers). Opnieuw zien we dat de grote assen voor het autoverkeer voor een groot deel overlappen met de belangrijkste fietsassen. Fietsers worden dus geleid naar de assen met mogelijks het meeste autoverkeer en de slechtste luchtkwaliteit. De autodruk moet ook erg omlaag om het veilig te maken om te fietsen in de toekomstige fietsstraten. Het alternatief dat nu wordt geboden voor de voetgangerszone, namelijk van de Lakensestraat een fietsstraat maken is niet voldoende aangezien een fietsstraat enkel goed kan werken bij veel minder verkeer.

### *Openbaar vervoer*

In het plan van de stad Brussel worden betrekkelijk weinig maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer voorgesteld, afgezien van de aanleg van enkele nieuwe busbanen. Het vorige verkeersplan (2015) heeft de dienstverlening naar het "hypercentrum" sterk verslechterd, met name door verschillende buslijnen te beperken tot het Centraal Station, terwijl ze vroeger naar De Brouckère reden. De enige opmerkelijke verbetering sindsdien is de aanpassing van buslijn 46, die nu de hele Vijfhoek doorkruist op de as Lakenstraat - Van Arteveldestraat, wat echter conflicten met fietsers kan veroorzaken omdat het een van de enige noord-zuidassen is die voor hen beschikbaar is.

Hoewel het aan de MIVB (en dus aan het Gewest) is om veranderingen/verbeteringen in het openbaar vervoer aan te brengen, moet de Stad Brussel op dit vlak meer "proactief" zijn. Het is

vooral de oost-westverbinding die moet worden verbeterd (de noord-zuidas wordt al goed bediend).

### *Verkeersveiligheid*

Verkeersveiligheid is voor ons een prioriteit. Daarom hameren we erop dat er bij de invoering van het plan aandacht moet besteed worden aan een goede inrichting van de ruimte om de veiligheid op die manier al te verhogen. Zoals in Het Andere Atelier aangehaald, is de inrichting van de straten bepalend voor de veiligheid en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Ze is dus cruciaal voor het slagen van het plan. In het plan zijn er heel wat straten die van richting zullen veranderen, zoals bijvoorbeeld de Ursulinenstraat. Het is belangrijk om bij deze wijzigingen rekening te houden met de mogelijke impact op de verkeersveiligheid. Verschillende ZACA's (*zone à concentration d'accidents/ ongevalgevoelige zones*) worden aangepakt.

Verder geven we nog eens de [aanbevelingen](#) mee die we met Het Andere Atelier deden naar aanleiding van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid.

Uiteraard zal de echte impact van het plan op de verkeersveiligheid pas duidelijk worden bij de uitvoering deze zomer.

### *Schoolomgevingen als sturende elementen*

Binnen Het Andere Atelier leerden we dat het goed is om de volledige schoolomgeving als belangrijke zone te bekijken aangezien het een plek is waar veel kinderen samenkomen. In Oslo noemen ze dit *heart zones*, een hart rond de school waar er sterk wordt ingezet op verkeersveiligheid.

In het circulatieplan worden verschillende punten aan scholen aangepakt. Zo komt er een schoolstraat aan de Rijkeklarenstraat maar we wijzen erop dat dit niet de oplossing op lange termijn is. Het sluiten van de straat voor autoverkeer wanneer de school start en sluit mag niet het eindpunt zijn. Er moet breder nagedacht worden over hoe de schoolomgeving gedurende de hele dag een aangename, veilige plek kan zijn. Gezien de densiteit aan scholen rond de Papenvest kunnen we blij zijn met de geplande gedeeltelijke voetgangerszone die voorzien is binnen het schoolcontract. De vraag is natuurlijk of enkel een gedeelte voldoende zal zijn. Verder lijkt er weinig te veranderen in de Cellebroerstraat terwijl de situatie daar vandaag allesbehalve veilig en aangenaam is. Aan de Broekstraat komt er een filter (hulpdiensten en mensen met een garage mogen nog door) om de schoolomgeving veiliger te maken. We missen hier de bredere reflectie op de schoolomgeving. Doordat mensen met garages in de straat nog door mogen, moet er goed nagedacht worden over hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden. Aan de Kanonstraat komt er geen echte verkeersfilter omdat de brandweer door moet kunnen, het is ons dus niet duidelijk hoe de veiligheid verbeterd zal worden.

We wijzen graag ook nog eens op de nood aan veilige, aangename verbindingen met nabije voorzieningen zoals sportinfrastructuur zodat kinderen zich ook buiten de school veilig kunnen verplaatsen. Hierbij kunnen trage wegen ook een belangrijke rol spelen. Inspiratie om meer in te zetten op sport in de stad en schoolomgevingen veiliger en aangenamer te maken kan je vinden bij [Do The Loop](#).

## Publieke ruimte en haar inrichting

Voor ons moet een mobiliteitsplan verder kijken dan mobiliteit an sich. Mobiliteit gaat immers niet enkel om verplaatsen, het is ook een hefboom om een gezonde, veilige, aantrekkelijke stad te creëren. In onze publicatie [‘Van Droom naar Daad’](#) hebben we een hoofdstuk over mobiliteit als hefboom voor leefbare wijken dat kan dienen ter inspiratie. [Uit verschillende onderzoeken](#) blijkt dat de kwaliteit van de ruimte belangrijker is dan de autobereikbaarheid. De handel heeft baat bij een kwalitatieve openbare ruimte.

In het plan wordt er vooral gesproken over enkele tijdelijke ingrepen. Deze moeten vanaf het begin kwaliteitsvol zijn om de mensen te overtuigen van de waarde van het plan. Aangezien de budgetten niet ongelimiteerd zijn, is een weldoordachte keuze van wat men waar – wellicht in fases – zal doen met specifieke aandacht voor de strategische plekken, essentieel.

Een van de belangrijkste punten voor ons is het vrijkomen van ruimte voor andere activiteiten en verplaatsingswijzen dan met de auto. In het plan komt er weinig extra ruimte bij. Zo zijn verschillende wijzigingen van richting maar blijft de bus vaak in twee richtingen rijden waardoor er geen ruimtelijk voordeel is.

We zijn blij met de inrichting van verschillende voetgangerszones zoals aan de Hoogstraat en Oud Korenhuis. Ook het plein aan de Zennestraat en de verbinding tussen Oeverpoort en Marguerite Duras zijn positieve ingrepen voor het centrum. Wel moeten er voldoende goede alternatieven blijven voor fietsers zodat ze zich veilig en aangenaam kunnen verplaatsen. Vaak worden voetgangerszones conflictzones tussen voetgangers en fietsers. Er moet vermeden worden dat het de wet van het grootste aantal/de sterkste wordt tussen voetgangers en fietsers of tussen voetgangers en terrassen. De ruimtes waar fietsers en voetgangers eenzelfde ruimte moeten delen moet beperkt blijven waarbij er rekening gehouden moet worden met leesbaarheid, continuïteit, samenhang en gebruikskwaliteit.

Er mag geen overprogrammatie zijn in voetgangerszones, er moet ruimte zijn voor spontane ontmoetingen en acties. Er zijn vandaag al heel veel uitzonderingen in voetgangerszones en voetpaden: er mogen terrassen geplaatst worden, kraampjes, stadsmeubilair, reclameborden, vuilbakken, werven, evenementen die nog weinig plaats laten voor wandelen. Zo wordt de publieke ruimte ‘verterrast’ en dat mag niet het enige gebruik worden.

## Transitassen

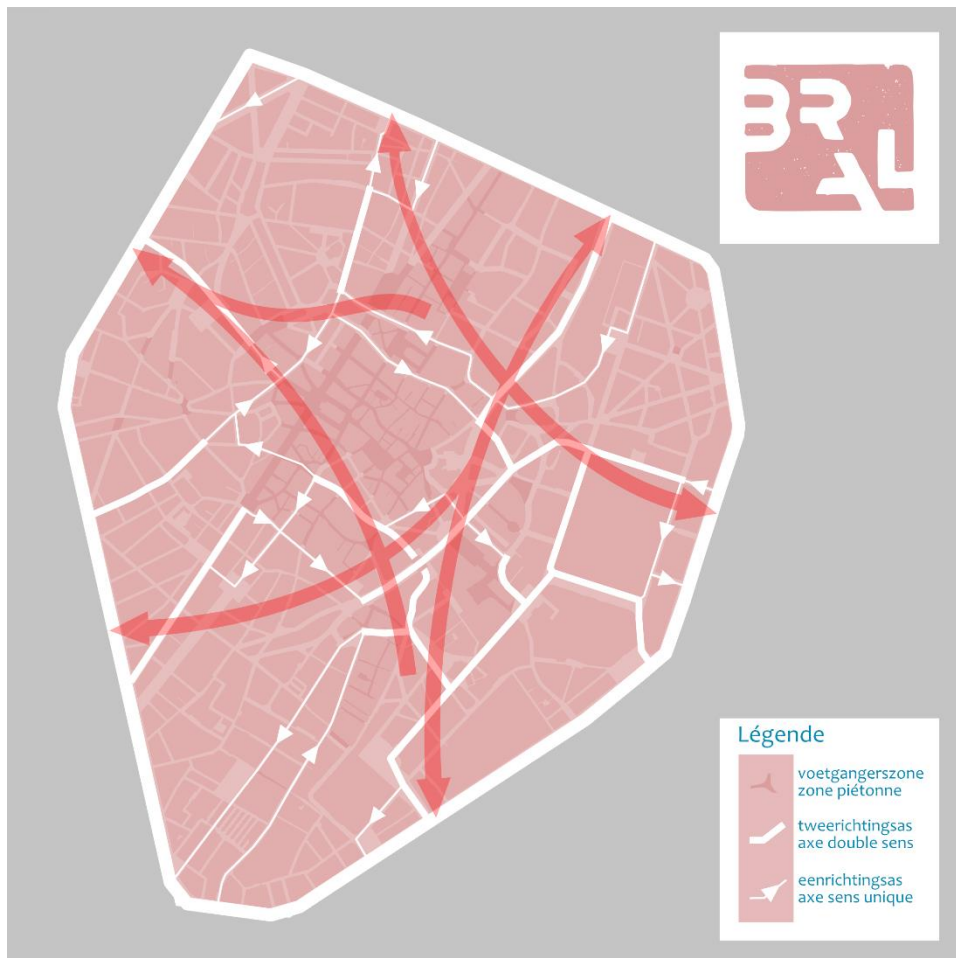
BRAL meent dat doorgaand verkeer onmogelijk moet zijn in een leefwijk. Alleen dan is voor ons een circulatieplan geslaagd. Het Brusselse GoodMove plan zet in op het ontmoedigen van transitverkeer en helaas niet op het onmogelijk maken ervan.

Ook in de conclusie van Het Andere Atelier werd er benadrukt dat transit onmogelijk moet gemaakt worden. Zeker bij grotere leefwijken is het beter om het doorkruisen ervan met een zogenaamde transitas onmogelijk te maken. Anders zal het ‘half-doorgaand’ verkeer de drukte in de leefwijk sterk doen verhogen.

Helaas zijn er in het plan voor de vijfhoek nog heel wat potentiële transitassen te vinden. Zo vragen we ons af waarom de Oost-West verbinding nog behouden wordt. De vraag is echter of deze assen ook effectief gebruikt zullen worden. Op dit moment is het ons niet duidelijk hoeveel ontmoediging er zal zijn om deze wegen niet te gebruiken.<sup>2</sup> Wel zijn er al vijf assen die op de

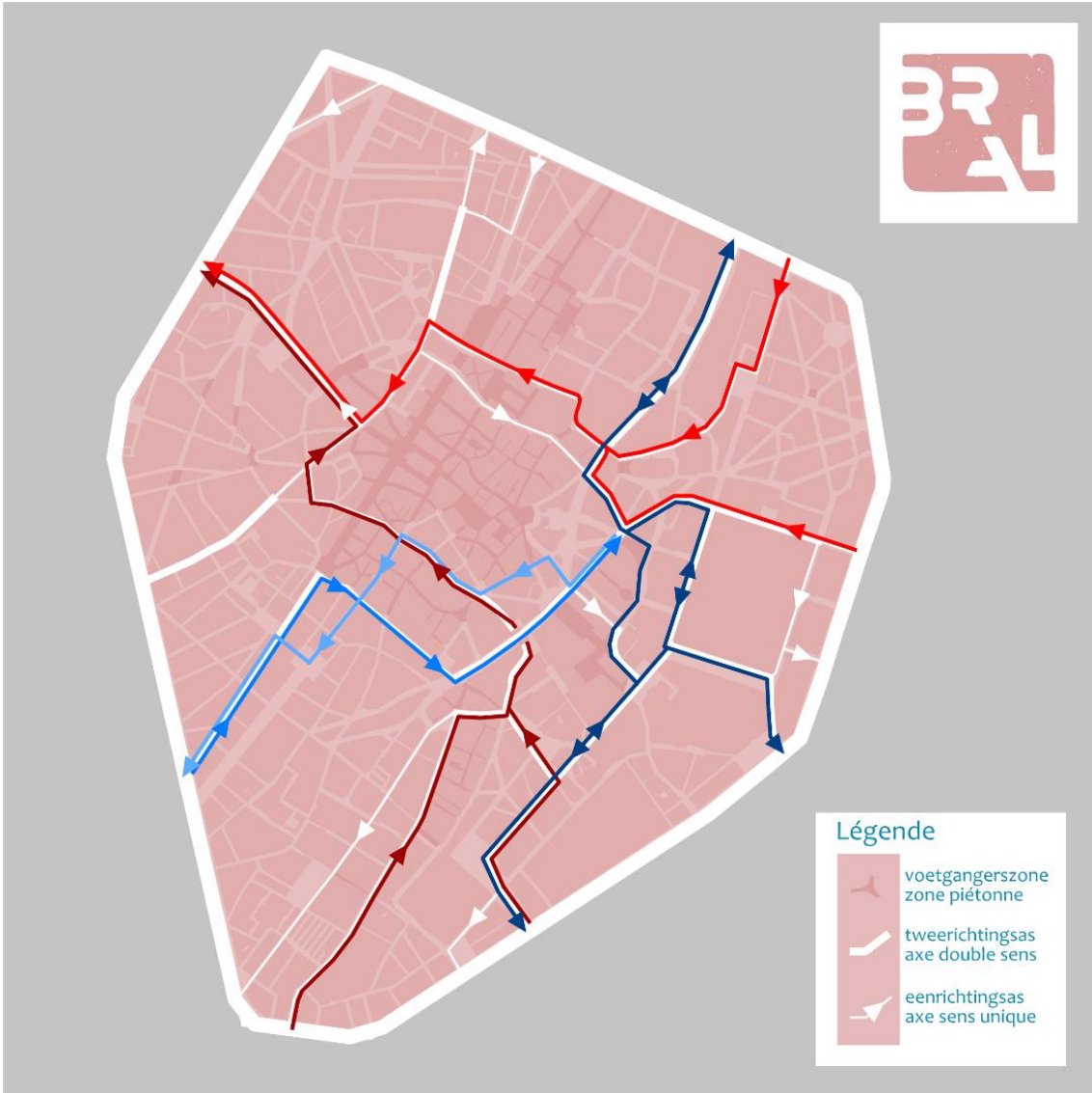
routeplanner worden aangegeven. Zoals we al schreven in onze reeks [‘verkeer is geen water’](#), zorgen maatregelen zoals een circulatieplan voor een verdamping van het verkeer. Uit onderzoek blijkt wel dat het systeem waterdicht moet zijn, wat dus niet het geval lijkt te zijn in de vijfhoek.

We blijven benadrukken dat enkel circulatieplannen niet voldoende zullen zijn om de levenskwaliteit en de mobiliteit in de stad te verbeteren. Cruciaal is de algemene daling van de autodruk, een gewestelijke [zonale heffing](#) blijft dus cruciaal.



Gelukkig worden er ook belangrijke problematische assen wel aangepakt met het plan. We juichen toe dat de minering eindelijk verdwijnt met de komst van dit plan. Ook de filter aan de Koningstraat is een goede stap.

Het gaat niet enkel om deze mogelijke sluiproutes maar de impact van het verkeer op de levenskwaliteit in het centrum. Problematisch is de overlap tussen de mogelijke transitassen en de slechte luchtkwaliteit. CurieuzenAir heeft ons getoond dat de luchtkwaliteit al niet opperbest is in de vijfhoek. Door verschillende assen nog steeds open te laten en bepaalde straten/plekken niet aan te pakken, lijkt er weinig verbetering op komst op erg vervuilde plekken zoals Naamsestraat, Cellebroerstraat, Koloniënstraat, Kantersteen en de Lakensestraat. Maar dit hangt natuurlijk opnieuw af van het feit of de assen gebruikt zullen worden.



Ook als we de transitassen vergelijken met een geluidskaart bekruipt ons de vrees dat ook deze erg belangrijke gezondheidsproblematiek niet wordt aangepakt.

## Parkeerplan

Zoals eerder gezegd zal een circulatieplan niet voldoende zijn, de autodruk moet ook omlaag. Een van de sleutels hiervoor is een ambitieus parkeerbeleid. Zo toont de stad Neurenberg het mooie voorbeeld hoe de vermindering van het aantal parkeerplekken samen met eenzelfde vermindering van de wegcapaciteit geleid heeft tot een sterke daling van het verkeer [zonder negatieve gevolgen voor de handel](#).

Op 1 mei is het nieuwe parkeerplan van Brussel Stad in werking getreden. Een eerste parkeerkaart kost nog steeds maar 10 euro per jaar. De prijs van de tweede stijgt van 50 naar 110. De prijs van een fietsbox daalt wel van 60 naar 10 euro, dezelfde prijs als een eerste bewonerskaart dus. De vijfhoek telt vandaag een gigantisch aantal parkeerplekken. In het plan wordt er rekening gehouden met hun bereikbaarheid, waardoor er belangrijke keuzes gemist worden. We blijven dus op onze honger zitten wat parking betreft.

## Uitzoomen: kleine ring

Het circulatieplan focust op wat er zich afspeelt binnen de kleine ring. CurieuzenAir toonde aan dat het [meest vervuilde punt](#) van Brussel op de kleine ring ligt. Om ook daar een betere levenskwaliteit te garanderen, is er nood aan meer reflectie over de rol van la petite ceinture. Want ook daar moet de autodruk omlaag. Zoals gezegd zijn we pleitbezorgers van een zonale heffing die de algemene autodruk omlaag kan halen op zo'n grote assen. Verder zou de kleine ring een kwalitatief project moeten worden met een betere luchtkwaliteit en levenskwaliteit. [Welkom op Kleine Ring](#) toonde heel mooi de mobilisatie van ideeën vanuit de stad zelf.

## Invoering en evaluatie

Voor het slagen van het plan wordt er nog te veel gerekend op het evolutieve aspect. Enerzijds kan er gesteld worden dat de tijdelijke ingrepen permanent kunnen worden. Anderzijds wordt er zo niet meteen de stap gezet naar een ambitieus project. Zo is er bijvoorbeeld de Naamsestraat. Waar de Naamsestraat afgesloten wordt tijdens de zomer, zou dit volgens ons al meteen definitief moeten zijn. Gezien de slechte luchtkwaliteit, de vele horecazaken en haar verbinding met Elsene verdient de straat een inrichting gericht op voetgangers, fietsers en verblijfsactiviteiten.

Bij de invoering van het plan zullen er heel wat veranderingen verwacht worden van de mensen. Door de manier waarop het plan nu is voorgesteld, op papier en digitaal, is het voor vele burgers niet duidelijk welke zaken er juist veranderen en welke impact dat op hun mobiliteit heeft. Het plan moet bevattelijk worden gemaakt voor elke burger zodat iedereen weet wat hen te wachten staat.

Daarnaast is er ook de leesbaarheid van het plan eens het uitgevoerd is. In het verkeer is het belangrijk dat iedereen goed de ruimte kan inschatten en lezen. De inrichting speelt hier een cruciale rol in. Eens het plan wordt uitgerold in augustus, moet er kort op de bal gespeeld



kunnen worden om pijnpunten aan te pakken. Op dit moment is het niet duidelijk op welke manier dit zal gebeuren.

## Dus, is het plan geslaagd?

Het plan om van de vijfhoek een leefwijk te maken is een stap in de goede richting. Maar als we vergelijken met wat voor ons de belangrijkste doelstellingen zijn, ontbreken er cruciale aspecten.

- Het STOP-principe, dat voorop staat in Good Move, wordt niet voldoende gehanteerd. Het plan vertrekt vanuit de autobestuurder en toont onvoldoende de voordelen voor andere weggebruikers en de levenskwaliteit. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer gebruikers worden niet voldoende ondersteund. Doordat het STOP-principe niet wordt gehanteerd worden ze langs mogelijke transitassen gestuurd waar de luchtkwaliteit nu al slecht is.
- Een circulatieplan zou moeten zorgen voor minder ingenomen ruimte door gemotoriseerd verkeer. Voor de vijfhoek lijkt dit echter heel beperkt te zijn. Buiten enkele nieuwe voetgangerszones komt er weinig ruimte vrij. Zo blijven nieuwe eenrichtingsstraten vaak nog tweerichting voor bussen.
- De kwaliteit van de publieke ruimte wordt vooral aangepakt via enkele tijdelijke projecten. Daarnaast lijkt het circulatieplan an sich weinig veranderingen met zich mee te brengen voor de levenskwaliteit in de stad doordat er weinig extra ruimte vrijkomt.
- Wat betreft de impact op verkeersveiligheid worden er verschillende ZACA's aangepakt. Pas bij de invoering van het plan zal duidelijk worden of ze dan ook wel degelijk veilig zijn. Bij de veranderingen van de rijrichtingen moet er goed nagedacht worden hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden.
- Waar de vijfhoek de slechtste scores qua luchtkwaliteit telt, lijkt dit nog niet meteen opgelost met het circulatieplan. De mogelijke transitassen overlappen met de punten met de slechtste luchtkwaliteit waardoor er dus niet meteen verbetering op komst lijkt.

En nu dus afwachten tot 16 augustus (wanneer het plan wordt ingevoerd) ...

ARAU, BRAL, Buurtcomité Alhambra, Chercheurs d'Air,  
Clean Cities, Critical Mass Brussels, EU Cycling Group,  
Fietsersbond, FietserbondGRACQ1000, Filter Café Filtré,  
GRACQ, Heroes for Zero, johanna.be,  
Netwerk Duurzame Mobiliteit, Walk.Brussels