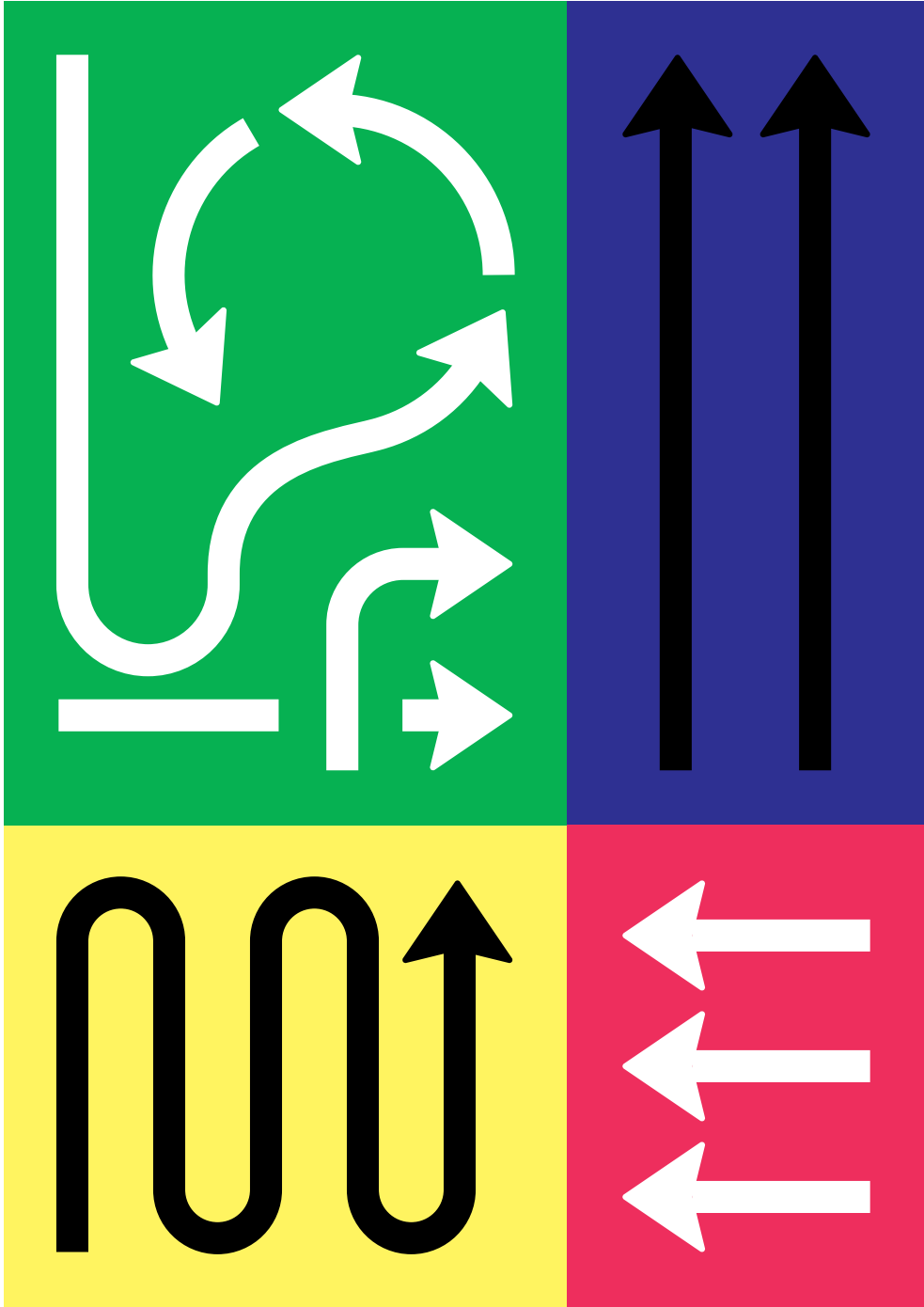


# Het Andere Atelier



BRAL is een stadsbeweging die ijvert voor een duurzaam Brussel. We strijden samen met onze leden en partners voor een gezonde, milieuvriendelijke en solidaire stad. Van mobiliteit tot stedenbouw stellen we de Brusselaars centraal. 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 is een burgerbeweging. Ze voert campagne voor 'Vision Zero' - het haalbare doel van nul doden en nul zwaargewonden bij verkeersongelukken in Brussel. Vision Zero is gebaseerd op het principe dat elke verkeersdode er een te veel is. Heroes for Zero heeft als doelen:

1. Verkeersveiligheid: we willen het aantal verkeersslachtoffers verminderen met als doel tot nul doden en zwaargewonden te komen als gevolg van het verkeer.
2. Levenskwaliteit: we willen alle gebruikers toelaten zich efficiënt en veilig te verplaatsen, maar hen ook meer ruimte bieden voor ontmoeting, uitwisseling en gezelligheid.
3. Gezondheid: verbetering van de verkeersveiligheid maakt het mogelijk de ontwikkeling van actieve vervoerswijzen te bevorderen en luchtvervuiling te verminderen.
4. Deze transitie op een sociaal rechtvaardige manier nastreven, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de diversiteit van de inwoners en bezoekers. Dit doen we o.a. door speciale aandacht te besteden aan de meest kwetsbaren: kinderen, ouderen, en mensen met beperkte mobiliteit;

Heroes for Zero ondersteunt lokale /0 burgergroepen zoals 1140/0 in Evere, 1060/0 in Sint-Gillis (1060/0), 1082/0 in Sint-Agatha-Berchem, ...

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

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, experts 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 kwaliteitsprong te maken op verschillende schalen: het schoolgebouw (XS), de straat (S), de wijk (M), het stadsdeel (L), de stad (XL), de regio (XXL).

Het Atelier zoomt in op specifieke plekken, thema's en verschillende schalen van de stad: van stedelijke infrastructuur zoals de Keizer Karel of Leopold II-laan, tot wijkstraten zoals de zomerstraten in de Maritiemwijk, een sportlus in de Vijfhoek, tot de kleinste schaal: het (school)gebouw in Open Air Schools. De trajecten combineren expert- en participatieve workshops, tactical urbanism met toekomstvisies op lange termijn waarbij de kracht van verbeelding centraal staat.

1.	Introductie	3
1.1	Het Andere Atelier	4
1.2	Leeswijzer	5
2.	Wandelingen	7
2.1	Sint-Jans-Molenbeek	8
2.2	Schaarbeek	14
2.3	Sint-Agatha-Berchem	20
2.4	Vorst	26
3.	Lezingen	35
3.1	Autoluwe wijken, onleefbare assen?	36
3.2	Autoluwe wijken, dode handel?	42
3.3	Autoluwe wijken, nadeel personen met beperking?	48
4.	Horizon Atelier	55
4.1	Sint-Jans-Molenbeek	56
4.2	Schaarbeek	60
4.3	Sint-Agatha-Berchem	62
4.4	Vorst	66
5.	Conclusies	69

# 1 Introductie

Met de tweede editie van Het Andere Atelier slaan de verenigingen Heroes for Zero, Filter Café Filtré Atelier en BRAL weer de handen in elkaar. Waar in de eerste editie het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 centraal stond, hebben we nu de mobiliteitsplannen van het Brusselse Gewest, Good Move genaamd, en de daaruit voortkomende circulatieplannen onder de loep genomen. Hiermee willen we bijdragen aan een duurzamer mobiliteitsbeleid door aan te tonen dat minder gemotoriseerd verkeer in de Brusselse woonwijken een herademing is voor iedereen.

Daarvoor hebben we dezelfde geijkte formule gebruikt als voordien, namelijk een programma bestaande uit wandelingen, lezingen en een ontwerp atelier, waarbij het participatieve karakter telkens een sleutelrol heeft gespeeld. Zowel burgers als collectieven, organisaties en experts hebben hun mening gedeeld bij deze evenementen.

De vier Boots on the Ground wandelingen in Molenbeek, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem en Vorst zijn representatief voor de circulatieplannen in hun verschillende fases: voor-, tijdens en na hun uitvoering.

Bij de Sticky Issues lezingen hebben we een aantal gevoelige, steeds terugkerende vragen aangaande circulatieplannen proberen te beantwoorden: Zijn circulatieplannen verantwoordelijk voor meer verkeer naar de grote verkeersassen toe? Zijn ze slecht voor de handel? Creëren ze extra hinder voor personen met een beperking?

Het Horizon Atelier brengt het geheel aan informatie van de wandelingen en lezingen samen. De ontwerpbeelden die hieruit ontstaan tonen ons op een visuele manier hoe het anders en beter kan op de probleemplekken die we zijn tegengekomen op onze wandelingen.

We hadden echter nooit kunnen vermoeden dat we zo kort op de bal zouden spelen qua actualiteit. Onze tocht door Molenbeek werd voorafgegaan door een bewogen gemeenteraad waar spijtig genoeg de tijdelijke filter bij de Vanderstichelenstraat voorbarig werd stopgezet. Onze wandeling in Schaarbeek was gepland twee dagen na de onrustige betogingen op het Stephensonplein. De handel stond op zijn achterste poten bij de introductie van enkele autoluwe wijken, waar onze tweede lezing toen mooi is op kunnen ingaan en meeste argumenten heeft kunnen pareren. Kinumai werd verkozen als organisatie van het jaar bij 'Brussel Helpt' waardoor de mobiliteitsuitdagingen van personen met een beperking extra in de kijker werden gezet wat van onze derde lezing een hot topic maakte. Of we hier van geluk mogen spreken of niet laten we in het midden, maar actueler konden onze lezingen en wandelingen alleszins niet zijn.

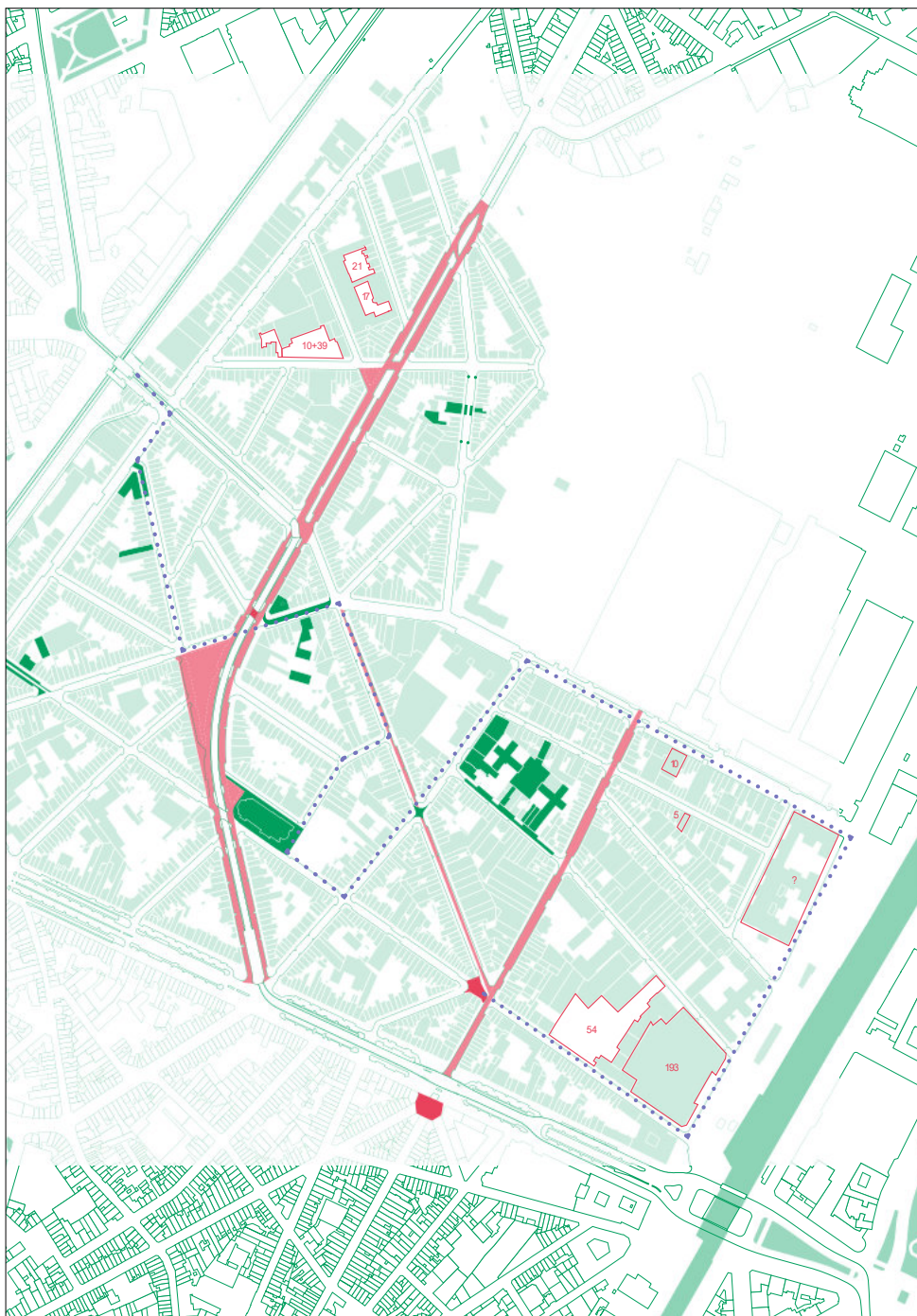
In hoofdstuk 2 is een verslag van de vier Boots on the Ground wandelingen. Lokale gidsen hebben ons doorheen hun gemeente geleid om ons een situatie te schetsen van hoe het er daaraan toe gaat op gebied van verkeersveiligheid. De deelnemers ervaren uit de eerste hand welke gekende knelpunten er zijn en krijgen een beter inzicht door bijhorende uitleg. Wat is prijzenswaardig, wat kan er beter en hoe kunnen we dit terugkoppelen naar het circulatieplan? Het verslag bestaat telkens uit de kaart en de beschrijving van de wandelroute, gevolgd door observaties en oplossingsrichtingen voor enkele concrete locaties op die route.

Hoofdstuk 3 is een bundeling van de inzichten die we verkregen hebben uit de drie Sticky Issues lezingen. Hiervoor hebben we bevlogen en inspirerende sprekers uitgenodigd om te praten over hun onderwerp van expertise. Telkens wordt er hierbij een synthese weergegeven van de presentatie van de gastspreker, aangevuld met enkele citaten van de deelnemers aan het debat die de context in Brussel goed kennen en hun reflectie geven.

In hoofdstuk 4 tonen we de ontwerpen die zijn voortgekomen uit het Horizon Atelier. Visuele hulpmiddelen worden gebruikt om de inzichten die we verkregen hebben uit de lezingen en de wandelingen te verbeelden en te bestendigen.

Ten slotte komen we bij hoofdstuk 5 tot de conclusies die we voor deze editie van Het Andere Atelier hebben getrokken.

## 2. Wandelingen



### Route

We starten vlak bij metro Belgica aan de ingang van Park L28, een nieuw, langwerpig park langs het westelijk ringspoor (Lijn 28). We volgen de Belgicalaan naar beneden en komen aan een kruispunt met de Jean Dubrucqsaan. We steken die over en volgen naar rechts.

De eerste straat links brengt ons naar de Maasstraat die de eerste week van augustus omgetoverd werd tot een baken van rust in het kader van OpenStreets Mariti-e-m-e, een project van Filter Café Filtré Atelier tezamen met hun lokale partners. We lopen door tot op de Bevrijderssquare. Vervolgens nemen we de Jubelfeestlaan en gaan we richting Picardstraat.

Dan komen we bij het kruispunt met de Vanderstichelenstraat en de Laekenveldstraat. We volgen de Vanderstichelenstraat en nemen de eerste straat rechts naar het Saint-Rémy square. Via de Opzichterstraat zakken we af naar de Vandenboogaerdestraat, die nemen we links tot aan het volgende kruispunt, waar we op de tijdelijke filter uitkomen.

We lopen verder tot aan de Picardstraat en volgen die naar rechts. Aan het einde van de Picardstraat ligt de Havenlaan. Aan de overkant zien we de Susan Danielbrug. We volgen het fietspad langs het kanaal richting Sainctelette waar we stoppen aan het kruispunt. We volgen rechts de Leopold II-laan.

Het volgende kruispunt is aan metrohalte Ribaucourt. We nemen de Ribaucourtstraat rechts en gaan richting Opzichterstraat en komen aan de kers op de taart van de wijk, het pleintje voor L'Authentique.

→ Het videoverslag vindt u terug op de website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/molenbeek](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/molenbeek)

### Observaties & oplossingen

Deze wandeling gaat door in de Maritiemwijk van Molenbeek. Benjamin, een professionele stadsgids en inwoner van Molenbeek, gidst ons doorheen deze buurt waar we gaan kijken naar alles wat te maken heeft met leefbaarheid, verkeer en verkeersinfrastructuur voor fietsers en voetgangers, naar wat goed is en wat beter kan.

We beginnen bij Park L28, vlak bij metrostation Belgica. De L28 was een belangrijke treinlijn voor goederen, die eigenlijk verbonden was met het maritieme station, een zeer belangrijk goederenstation waar nu Tour & Taxis is gelegen. Tijdens deze wandeling bestrijken we deze wijk, een deel van de Leopold II-laan en het kanaal.

Daarnaast staan we stil bij de Summer Streets. Dan worden enkele straten voor een of twee weken afgesloten voor alle autoverkeer. Er worden veel activiteiten georganiseerd voor kinderen, maar er is ook een programma voor volwassenen met theater, dans, muziek, etc.. We bekijken twee van deze Summer Streets.

#### 1. Metrostation Belgica

We beginnen bij de oversteekplaats aan het metrostation Belgica, vlak bij de ingang van het L28-park.

**Observatie:** We zien een zeer eenvoudige weginfrastructuur die eigenlijk alleen maar werkt voor voetgangers, niet voor fietsers. Het is een simpel zebrapad zonder verkeerslichten. Wanneer je hier als fietser wilt oversteken, moet je dit al wandelend doen.

**Oplossing:** Wat extra verkeersinfrastructuur, zoals verkeerslichten en een fietsoversteekplaats, zodat je hier makkelijk kan oversteken als fietser zou op zijn plaats zijn.

#### 2. Jean Dubrucqsaan

De Jean Dubrucqsaan kampt met een racers-problematiek. 's Nachts wordt er door jongeren door deze buurt geracet, wat lawaai en andere problemen veroorzaakt.

**Observatie:** We zien een rode strook op de brede weg die aantoont waar de fietsers moeten rijden. Dit is echter geen fietspad, want er is geen witte lijn aanwezig die het aanduidt. Zelfs met een witte lijn zouden we hier niet kunnen spreken van een beschermd fietspad. Er zijn vier rijstroken voor auto's met ook veel plaats voor de tram, wat het spijtig maakt dat deze laan zo onbenut blijft voor de fiets.

**Oplossing:** Een gescheiden, beschermd fietspad is hier aan de orde. Daarnaast is er sprake van deze straat een eenrichtingsstraat te maken, wat een goede zaak zou zijn, gezien dit het transitieverkeer zou verminderen.

## 2.1 Sint-Jans-Molenbeek

### 3. Maasstraat

Dit op eerste zicht rustige straatje heeft veel last van transitverkeer richting Jubelfeestlaan. De zomerstraten in deze wijk in combinatie met de hete zomer hebben ook het chronisch gebrek aan bomen en hun verkoelende schaduw blootgelegd.

### 4. Bevrijderssquare

Observatie: Dit is een van de weinige pleinen met wat groen in deze buurt. In de omliggende straten is er een gebrek aan bomen, wat pijnlijk duidelijk wordt tijdens de hete zomerdagen. Op dit plein wordt men echter overschaduwd door tal van bomen, wat voor verfrissing zorgt tijdens de zinderende middagzon. Dit is een voorbeeld van goede stedenbouw, waarbij we niet alleen bomen planten omdat ze mooi zijn en zuurstof geven, maar ook omdat ze verkoeling bieden. Verderop zie je twee bomen staan in een straat, maar dat is te weinig. Er zijn er minstens nog acht nodig om het leefbaar te maken.

Oplossing: In deze straat zou men parkeerruimte kunnen weghalen om er bankjes te zetten en bomen te planten.

### 5. Jubelfeestlaan

De Jubelfeestlaan is het toonvoorbeeld van een mooie, brede stadsboulevard met veel groen. Bij een grote boulevard hoort per definitie een mooi afgescheiden fietspad anno 2022. Spijtig genoeg is dat hier niet het geval.

Observatie: Op de Jubelfeestlaan zien we zes rijstroken, maar wederom geen fietspaden.

Oplossing: Een autostrook of twee veranderen naar een beschermd fietspad zou hier interessant zijn.

### 6. Laekenveldstraat

Observatie: Bij het begin van de Laekenveldstraat zien we een plein waar vijf straten samenkomen. Er is veel ruimte waardoor auto's hier grote bochten kunnen maken. Zeer gevaarlijk voor fietsers. Dit is een van de meest interessante hoeken van de buurt.

Oplossing: Een rotonde en meer ruimte creëren voor de actieve weggebruiker zou hier niet misplaatst zijn.

### 7. Saint-Rémyplein

Dit is een nieuw plein dat nog geen officiële naam heeft gekregen, maar de bewoners noemen dit het Saint-Rémyplein. Vroeger was er een doorlopende straat, maar deze is doorgeknipt geweest, wat zorgt voor minder transitverkeer in de buurt.

Observatie: Op het plein heeft men speeltuigen gezet voor de kinderen uit de buurt. Molenbeek is de tweede armste gemeente van België, dus de aanleg van dit plein is een verademing voor de hele buurt. Een mooi voorbeeld van hoe een drukbevolkte wijk met weinig groen en een minimum aan sport- en speelgelegenheid toch wat ademruimte krijgt via deze ingrepen.

### 8. Vanderstichelenstraat

Op het kruispunt van de Vanderstichelenstraat met de Vandenboogaerdestraat zien we de overblijfselen van een tijdelijke verkeersfilter. Deze was hier geplaatst om het transitverkeer te beperken. Het is met de auto veel sneller om hier af te snijden als je van Belgica komt en naar het centrum wilt, in plaats van helemaal rond te moeten rijden via de Jubelfeestlaan en Leopold II. Deze filter stopte deze shortcut.

Er waren echter een paar mensen tegen de filter. Ze pleegden vandalisme, startten een petitie en waren luid, zelfs onbeschoft, op de gemeenteraad. Jammer genoeg was dit voldoende om de filter terug te draaien, want deze mensen zeiden dat ze de hele buurt vertegenwoordigen, wat natuurlijk niet het geval was. De gemeente zei dat ze binnen de drie maanden een nieuw verkeersplan op tafel zou leggen. Na vijf maanden was de discussie hierrond nog volop aan de gang...

Oplossing: Deze filter had zijn volledige testfase moeten doorlopen. Weerstand is te verwachten en men moet mensen de tijd geven om eraan te wennen. Het tegengaan van het sluipverkeer, terwijl het bestemmingsverkeer wel nog zou worden doorgelaten, had een meerwaarde geweest door de buurt het potentieel te tonen van een autoluwe wijk.

### 9. Picardstraat

De Picardstraat was de allereerste zomerstraat van de Maritiemwijk. Hier zouden ze toch een knip mogen invoeren, nietwaar?

## 2.1 Sint-Jans-Molenbeek



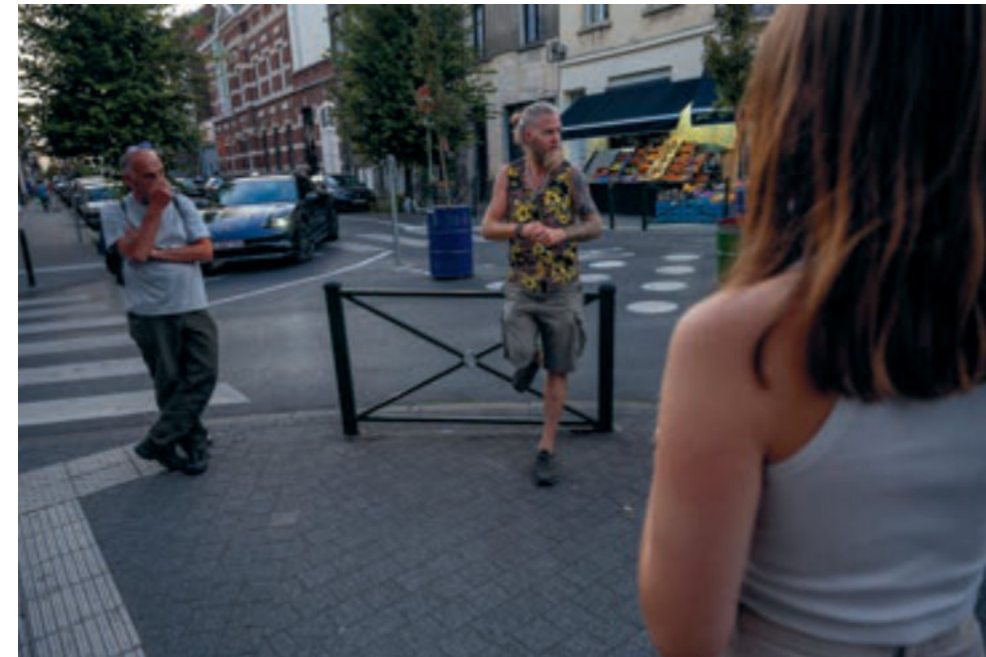
3. Maasstraat



6. Laekenveldstraat



7. Saint-Rémyplein



8. Vanderstichelenstraat



9. Picardstraat



10. Suzan Danielbrug / Havenlaan



11. Sainctelette / Leopold II-laan

Observatie: Verderop in de Picardstraat zien we wagens geparkeerd staan op het fietspad. Het fietspad wordt zichtbaar door de garagisten in deze buurt gebruikt als gratis parkeerplaats voor wagens die op herstelling wachten. Dit is problematisch voor elke fietser die hier veilig wilt voorbij komen. Daarnaast is er zeer weinig ruimte om te wandelen op het voetpad.

Oplossing: Het is jammer dat de trottoirs en fietspaden niet groter zijn, gezien er wel degelijk plaats voor is. De fietspaden duidelijk afscheiden is hier ook broodnodig. Een verbreding van de ruimte voor de garages, zou de garagisten de plaats geven om hun voertuigen te zetten.

---

#### 10. Suzan Danielbrug / Havenlaan

---

De Suzan Danielbrug is één van de nieuwste bruggen in Brussel. Het is een brug vooral bedoeld voor het openbaar vervoer, maar fietsers en voetgangers kunnen er ook gebruik van maken. Auto's zijn er alleszins niet welkom. De brug komt uit op de Havenlaan, waar we een fietspad zien dat in 2005 aangelegd is geweest. Dat was destijds heel vooruitstrevend, want toen waren er nog niet veel fietsers. Maar wat onverwacht was, was dat voetgangers er ook gebruik van gingen maken. Dit maakt het gedeelde fiets-en wandelpad veel te smal voor de duizenden fietsers en wandelaars die hier dagelijks passeren.

Observatie: Nu ligt er een strook met de lay-out van een fietspad, die wel tegelijkertijd door voetgangers en fietsers mag worden gebruikt. Aan de andere kant is er eveneens een gemengde strook voor voetgangers en fietsers, maar dan met de lay-out van een trottoir. Dit werkt niet vanwege de verschillende snelheden.

Oplossing: Een duidelijke scheiding van wegen maken, zodat voetgangers en fietsers niet meer in hetzelfde vaarwater zitten. Dit is makkelijk te verwezenlijken door het wegprofiel te versmallen, door aan beide kanten parkeren te verbieden en deze strook weg te halen.

---

#### 11. Sainctelette / Leopold II-laan

---

Wanneer we aankomen bij Sainctelette, het kruispunt met de Leopold II-laan, zien we één van de gevaarlijkere kruispunten van Brussel. Zowel de auto als het openbaar vervoer zijn dominant aanwezig.

Observatie: Als voetganger heb je een redelijk lange weg af te leggen naar de overkant van de straat. Dit maakt het moeilijk om hier binnen de tijd over te steken. Voor fietsers is het dan weer moeilijk omdat het fietspad plotseling ophoudt, zonder meer informatie over waar je heen zou moeten. Wettelijk gezien zou men hier moeten afstappen, maar in de realiteit gaan de meeste fietsers mee met het verkeer, wat illegaal en zeer gevaarlijk is. Deze verkeerssituatie zal totaal veranderen eens de bouwwerken aan het kanaal klaar zijn in 2024. We zien ook dat de Leopold II-laan geen fietspaden heeft.

Oplossing: Extra ruimte geven aan de actieve weggebruikers zou deze plaats veel veiliger maken.

---

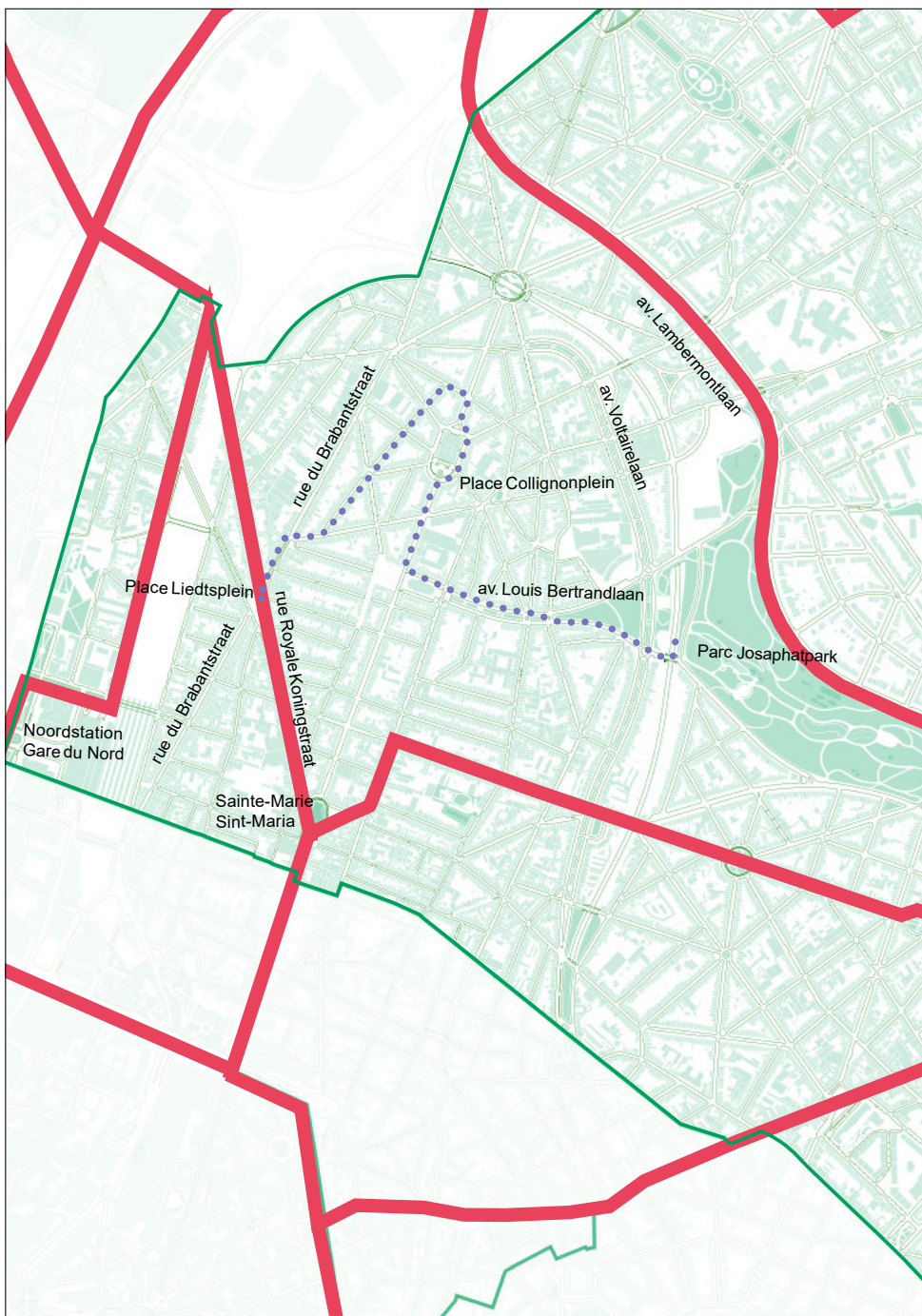
#### 12. Opzichterstraat

---

Tot slot komen we aan bij de kruising van de Vanderstichelenstraat en de Opzichterstraat. Door een knip te maken in de Opzichterstraat in 2017 hebben ze de wijk een nieuw centrumplein gegeven: ademruimte voor voorbijgangers en bewoners met een terras voor de horecazaken.

Observatie: Hier hebben ze een leuk pleintje gecreëerd door een knip te zetten. Hierdoor is het transitieverkeer geminderd en de buurt rustiger geworden. Een perfect voorbeeld van wat een goed geplaatste filter kan bewerkstelligen.





Wandeling Schaarbeek (29.10.2022)

## Route

We beginnen onze tocht in het midden van het Liedtsplein, het kloppende hart van de Brabantwijk. Momenteel zijn er grote werken aan de gang voor de bouw van metro 3, wat de verkeerssituatie nog chaotischer maakt dan anders. Via de Gallaitstraat vervolgen we onze weg naar de Rubens- en de Vondelstraat. In deze woonwijk ten westen van het gemeentehuis vinden we een aantal verkeersfilters, plaatsen waar het gemotoriseerd verkeer beperkt wordt meestal door middel van een barrière, die vijftien jaar geleden aangelegd werden, lang voor er van Good Move sprake was. In de Rubensstraat maken we kennis met het comité Rubens 2030, dat meer maatregelen wil om doorgaand verkeer te verminderen in de straat.

We wandelen door naar het Paviljoenplein, een plaats vol levendige winkels maar met een van de meest ondoorgrondelijke kruispunten van het gewest. Hier komt binnenkort een filter die de twee belangrijkste verkeersstromen gaat scheiden. We lopen de wijk in richting het Stephensonplein, dat dankzij het nieuwe circulatieplan verkeersluw zal worden en een nieuw park krijgt. Dat wordt hoog tijd, want momenteel is het vanuit deze buurt meer dan een kwartier wandelen naar de dichtstbijzijnde groene ruimte. [Dit deel van de wandeling is om veiligheidsredenen niet doorgestaan wegens geweldadige protesten tegen de filter op dit plein diezelfde week.]

Van hieruit klimmen we naar boven richting Colignonplein, waar het comité Imagine Colignon al jarenlang ijvert voor een parkingvrij plein voor het gemeentehuis. In 2019 koos de gemeente voor een compromis waarbij een klein stuk autovrij werd gemaakt maar het grootste deel van de parking bleef bestaan. De Koninklijke Sint-Mariastraat, die van hieruit naar de Sint-Mariakerk loopt, is net heraanlegd. Ze is nu enkelrichting en aan weerszijden voorzien van fietspaden. Iets hoger ligt de Haachtsesteenweg, waar in november 2017 Stephanie Verbrackel werd doodgereden. Dat vreselijke drama was het startschot voor de actiegroep 1030/0. Op deze plek werd een herdenkingsmonument gecreëerd door kunstenaar Jean-François D'Or.

Vandaaruit is het afdalen richting het befaamde Josaphatpark, waar op zonnige dagen half Schaarbeek bijeenkomt. We lopen door de Louis Bertrandlaan, een van de mooiste architecturale

Wandeling Schaarbeek (29.10.2022)

parels van Brussel met een ongelooflijke staalkaart aan fin de siècle-architectuur. De laan wordt binnenkort heraanlegd en dat lokt, zoals te verwachten, heel wat tegenreactie uit.

Na een bezoekje aan de mast van Lalaing, een kunstwerk van wereldniveau dat enigszins verloren staat midden op een rond punt, komen we aan de Ambassadeur Van Vollenhovenlaan. Die laan, die dwars door het park loopt, werd in 2020 definitief autovrij na een paar geslaagde acties van 1030/0. Met haar helling naar beneden en een flauwe bocht is zij momenteel het favoriete fietsparcours van heel wat Schaarbeekse kinderen. We maken nog een korte wandeling langs de Azalealaan, vorig jaar heraanlegd in het kader van de eerste fase van Good Move en sluiten af met een drankje in La Laiterie, prachtig gelegen in het midden van het park!

→ Het videooverzicht vindt u terug op de website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/schaarbeek](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/schaarbeek)

## Observaties en oplossingen

De lokale groep van Heroes for Zero in Schaarbeek, 1030/0, neemt voor deze wandeling het heft in handen. De gids, Pieter, leidt ons langs tal van interessante verkeerssituaties, waarbij er hier en daar een kritische noot valt.

## 1. Liedtsplein

Het Liedtsplein is een berucht plein, gezien het zeer complex is op het niveau van verkeersveiligheid. De grote werken voor metro 3 die er gaan komen, maken het alleen nog maar erger. Deze werken zijn erg gecontesteerd. De metro zal de veelgebruikte tramlijn 55 vervangen. Hierdoor moeten inwoners 30m onder grond voor hun lokale verplaatsingen en krijgen ze minder haltes. Daarnaast is er ook de hoge kostprijs. Op dit moment is het budget 2,3 miljard euro, maar men gaat er nu al vanuit dat het eerder richting 3 miljard euro zal gaan. Er zijn een aantal lokale actiegroepen die zich tegen het metroproject verzetten. Deze vinden maar moeilijk gehoor, omdat alle beslissingen al genomen zijn.

Observatie: Tram 55 wordt nu vooral gebruikt voor kleine verplaatsingen, wat misschien niet ingevuld kan worden door de metro. Met het budget van de metro, een tunnel van 10 km, zou je 200 km

## 2.2

## Schaarbeek

bedding voor de tram kunnen aanleggen en 11.000 km fietspad.

### 2. Gallaitstraat

De Gallaitstraat ligt in de invloedssfeer van het Liedtsplein en de Brabantstraat, met een aantal kleinere en grote winkels, verschillende scholen, een sportzaal en het gemeenschapscentrum De Kriekelaar. Dat brengt veel verkeer met zich mee dat op zoek is naar parkeerplaatsen. Dat is zeker één van de zaken die hier spelen.

Observatie: In de Gallaitstraat loopt het traject van tram 55. Één van de problemen met deze tram is dat die veel stukken van zijn traject deelt met auto's, wat ervoor zorgt dat de tram veel in de file staat. De straat wordt gedeeld met fietsers, wat vaak gevaarlijke situaties oplevert. Omdat het zo'n lange rechte baan is, rijden mensen er vaak te snel en trekt de straat straatracers aan.

Oplossing: De filter op het Paviljoenplein zou het doorgaand autoverkeer verminderen. Een afgescheiden fietspad zou hier beter zijn, want fietsers en trams delen dezelfde bedding. Dat zou wel ten koste gaan van de parkeerplaatsen.

### 3. Rubensstraat

De Rubensstraat verbindt de Haachtsesteenweg met het Liedtsplein, in twee richtingen.

Observatie: Door de plannen van Good Move gaat deze straat hoogstwaarschijnlijk meer sluipverkeer krijgen een keer de plannen worden ingevoerd. Er is een wijkcomité dat is ontstaan als reactie hierop. Het comité is pro Good Move, maar ze willen bijkomende regels voor deze straat. 1030/0 probeert hen hierbij te helpen.

Oplossing: Van de Rubensstraat een eenrichtingsstraat maken of op zijn minst verkeersvertragende middelen installeren, zou veel helpen.

### 4. Vondelstraat

Via de Vondelstraat komen we uit op een echte, "historische" verkeersfilter. Deze is een 15-tal jaar geleden ingevoerd. De Vondelstraat is geknipt en de andere straten zijn eenrichting geworden. De hele wijk is hierdoor kalmer geworden, al is er nog altijd het effect van de Kadizi, een grote meubelzaak, die wat ongelukkig in deze buurt ligt en redelijk wat verkeer naar deze wijk trekt.

Er woedt ook een hevige strijd rond de parkeerplaatsen. Voor een bewonerskaart betaal je 30 euro, maar de gemeente verdeelt wel 130 bewonerskaarten voor de 100 beschikbare parkeerplaatsen.

Observatie: Er wordt systematisch illegaal geparkeerd op het rondpunt dat gecreëerd is op de filter, door het te veel aan bewonerskaarten en een gebrek aan controle op wildparkeren.

Oplossing: Het zou logischer zijn, moest men de bewonerskaarten beperken tot het aantal daadwerkelijke parkeerplaatsen en meer controles uitvoeren op wildparkeren.

### 5. Colignonplein

Het Colignonplein, het plein voor het gemeentehuis, is één van de vele pleinen in Brussel dat destijds omgevormd is tot parking en daardoor zijn functie als ontmoetingsplek kwijt is geraakt. Zo een parking maakt elke vorm van sociale interactie voor het gemeentehuis onmogelijk. Het wijkcomité Imagine Colignon heeft als hoofddoel het plein autovrij te krijgen. Dat was een belofte die gemaakt werd voor de verkiezingen van 2018 door zo goed als alle politieke partijen. Eens de verkiezingen voorbij waren, bleek dat toch een beetje moeilijk te liggen. Het compromis dat uit de bus kwam, valt nu te zien: een kleine zone op het plein is autovrij gemaakt geweest en zelfs hiervoor maakt men soms uitzonderingen, zoals bij een trouw.

Observatie: Het plein ziet er een beetje vreemd uit. Het is vlees noch vis. Er spelen kinderen en ouderen zitten er op een bankje. Er gaat een bruiloft door. De bal van de kinderen rolt continu onder de auto's. De menigte van het huwelijk maakt plaats wanneer er een auto doorkomt, terwijl de ouderen even stoppen met babbelen om hun stem niet te verheffen door het lawaai van de parkerende auto.

Oplossing: Het half autovrije plein is al een verbetering an sich, maar een compleet autovrij plein zou het helemaal afmaken. Een kiss & ride systeem zodat mensen die moeilijk te been zijn toch aan het stadhuis geraken kan hier ook werken.

### 6. Lehonplein

In Schaarbeek is er op elke hoek bijna wel een wijkcomité. Het wijkcomité van het Lehonplein heeft kunnen voorkomen dat er een ondergrondse

## 2.2

## Schaarbeek



1. Liedtsplein



2. Gallaitstraat



4. Vondelstraat



5. Colignonplein



6. Lehonplein



8. Louis Bertrandlaan



9. Ambassadeur Van Vollenhovenlaan

parking werd gebouwd onder het plein. Moest de parking gebouwd zijn, zou het plein twee à drie jaar niet gebruikt kunnen zijn. Het is een heel druk bezocht plein. In de middag loopt het plein vol kinderen die basketballen, voetballen, leren fietsen. Het is een belangrijk knooppunt voor het sociale leven van de wijk.

Observatie: Het is niet zo goed aangelegd, weinig groen, maar mensen doen het met wat ze hebben. Het is alleszins goed dat het comité de gemeente heeft doen inzien hoe waardevol dit plein is voor de sociale cohesie van de buurt.

#### 7. Koninklijke Sinte-Mariastraat

Met de Koninklijke Sinte-Mariastraat zijn we aangekomen in het hart van de tweede fase van Good Move. In het kader van Good Move is de straat enkele richting geworden richting het centrum en heeft ze brede fietspaden gekregen. Bij politiecontroles in 2019 werd aangetoond dat maar 20% van de automobilisten zich hielden aan de zone 30. De Haachtsesteenweg, die er parallel aan ligt, is éénrichting geworden in de andere richting. Dit is een straat die moeilijk ligt qua verkeersveiligheid, wat spijtig genoeg benadrukt werd door het dodelijke ongeval van Stephanie Verbraekel in 2017.

Oplossing: Sterke snelheidsbeperkende maatregelen binnen deze wijk kunnen zulke fatale situaties voorkomen.

#### 8. Louis Bertrandlaan

De Louis Bertrandlaan is de mooiste laan in Schaarbeek. Deze laan is aangelegd begin 20ste eeuw als een soort entree richting het park. Er is hier ook een sterke aanwezigheid van de horeca, die er enkel maar sterker op zal worden.

Het kruispunt met de Kesselsstraat is een gevaarlijk kruispunt waar vele ongelukken gebeuren. In 2020 ondersteunde 1030/0 drie dagen van manifestatie door de bewoners tegen de verkeersonveiligheid.

Observatie: Dit is een brede straat met een strook parkeerplaatsen. De kruispunten zijn redelijk complex om over te steken.

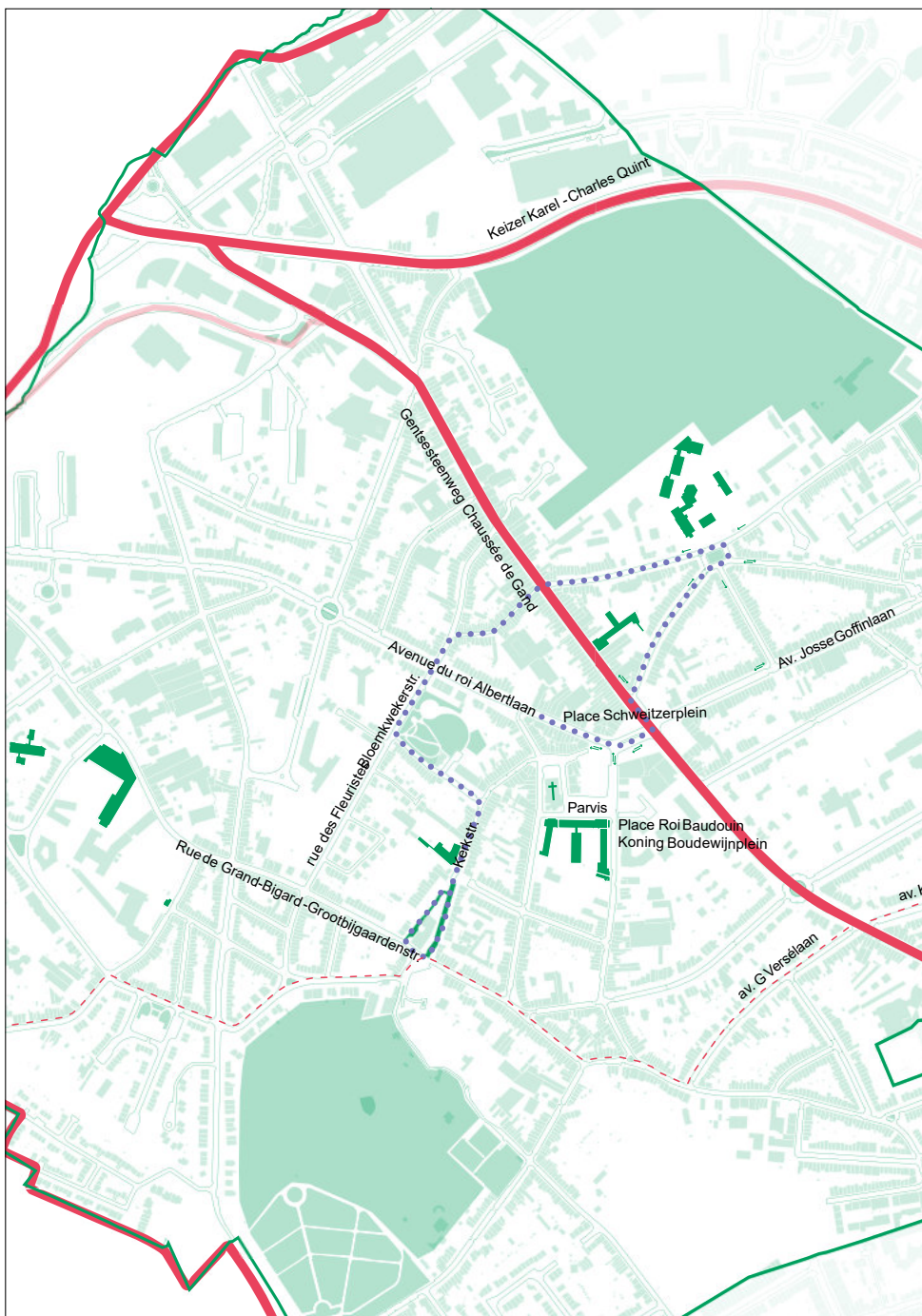
Oplossing: Je kan hier makkelijk een fietspad aanleggen als er een rij parkeerplaatsen geschrapt wordt.

#### 9. Ambassadeur Van Vollenhovenlaan

De laatste halte is de Ambassadeur Van Vollenhovenlaan. Dit geeft aan de mensen die bij 1030/0 actief zijn mooie herinneringen, omdat deze laan rechtstreeks door een actie autovrij is geworden. De laan was een soort doorsteek voor wagens tot 2018, wat voor gevaarlijke situaties zorgde gezien kinderen hier vaak kwamen spelen. Er is dan een autovrije zomerstraat van gemaakt, waar sommige omwonenden spijtig genoeg kritiek op hadden omdat ze er dan niet konden parkeren. Daarna is het terug toegankelijk geworden voor auto's.

In 2020, met de pandemie, werd het terug gesloten voor auto's, door een mailtje van 1030/0 naar de gemeente. Dat was een groot succes. Na een testfase van 6 maanden werd het duidelijk dat dit een plaats was die belangrijk was voor vele mensen, bijvoorbeeld om kinderen te leren fietsen. Dan is er een actie gekomen waar kinderspelen op het wegdek geschilderd zijn om te tonen dat dit beter is zonder wagens, met een succesvol resultaat.

Observatie: Er waren veel conflicten in Schaarbeek in de periode dat we deze wandeling hebben voorbereid. Deze tonen aan dat er nog werk aan de winkel is op sommige plaatsen in deze gemeente. Plaatsen zoals waar we nu staan tonen dan weer aan dat als je zulke ruimtes voor een langere tijd teruggeeft aan fietsers en voetgangers dat weinig mensen eigenlijk nog terug willen naar hoe het voordien was omdat meeste mensen er dan de meerwaarde in beginnen zien. Meer openbare ruimte brengt mensen bijeen.



## Route

We verzamelen ter hoogte van 'Nouveau Berchem' aan het begin van de Kerkstraat, één van de oudste straatjes in Sint-Agatha-Berchem. We steken dan de Koning Albertlaan over naar het Schweitzerplein, een niet lang geleden heraangelegd plein dat wordt overheerst door chaotische verkeerssituaties. Alle verkeersmodi komen er voor, maar niemand is tevreden. Desondanks zijn er wel 'quick wins' mogelijk.

We steken dan de Gentssesteenweg, een gewestweg, over naar de Openveldstraat. Dit brengt ons in een gebied waarin het Brussels gewest de komende jaren enorm in zal investeren (Cité Moderne). We gaan langs de Strijdersstraat, een straat waar de gemeente onlangs een openbaar onderzoek voor gehouden m.b.t. de heraanleg van de straat.

We nemen dan de richting terug langs de Strijdersstraat en steken de Gentssesteenweg over, een weg die veel verkeer te absorberen heeft en één van de verkeersaders is aan deze kant van Brussel. Het is op sommige uren nog wel eens moeilijk hier veilig over te steken.

We vervolgen met de Hubert Blauwetstraat richting de kruising van de Bloemkwekersstraat en de Koning Albertlaan. De Bloemkwekersstraat is een straat die veel sluisverkeer noord/zuid faciliteert in de gemeente, deels voor wagens die Schweizer willen ontwijken. Van dit kruispunt is onlangs de voorrangssituatie aangepast, maar is nog steeds te druk.

Via Parc Pirsoul, waar kinderen spelen maar auto's vaak te hard langs rijden, komen we terug in de Kerkstraat. Dit is één van de geslaagde voorbeelden van het toepassen van een woonerf in een voorheen drukke straat, en is één routes die de gemeente voorziet voor kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolroute, fietsers, etc).

Echter, deze route wordt aan het einde nog doorkruist door de Groot-Bijgaardenstraat. Dit is wellicht de grootste ader voor transitverkeer in Berchem. Hoewel er meerdere oversteekplaatsen zijn, wordt hier vaak te hard gereden. Wagens gebruiken deze route om buiten de hoofdwegen van Vlaanderen naar Molenbeek of Brusselstad te rijden (de Keizer Karellaan en de Ninoofsesteenweg ontwijkend).

We eindigen met een drankje aan De Kroon (De Kantine).

→ Het videooverlag vindt u terug op de [website:www.a-atelier.be/nl/evenementen/Sint-Agatha-Berchem](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/Sint-Agatha-Berchem)

## Observaties en oplossingen

Deze wandeling wordt georganiseerd door 1082/0, de lokale sectie van Heroes for Zero in Sint-Agatha-Berchem. Laurens, onze gids, neemt ons mee naar een aantal centrale plekken in Sint-Agatha-Berchem, langs kruispunten en scholen, drukke en rustige straten, en geslaagde en minder geslaagde verbeteringen in de verkeerssituatie.

## 1. De Parvis

We beginnen in het centrum van Berchem nabij drie pleinen die een beetje exemplarisch zijn voor mobiliteit in deze gemeente en misschien ook wel in Brussel. De wandeling start vlakbij 'de Parvis.' De Parvis heeft eigenlijk geen officiële naam. Het is een nieuw gecreëerd plein dat nog onderdeel is van de Kerkstraat. Vroeger reden er auto's over en was dit dus gewoon een straat met verkeer.

Observatie: De Parvis is een heel mooi voorbeeld van hoe het wel kan. Het is een autoluw gemaakt stuk waar fietsers veilig zijn, waar kinderen kunnen spelen, waar mensen kunnen stappen en stoppen om een praatje te maken. Een totaal verschil met de andere naburige pleinen. Desondanks zijn er wel enkele verbeteringen mogelijk - delen van het plein worden nog ingenomen door parkeerplaatsen en auto's nemen nog plek in op bepaalde stukken waar dat niet per se nodig is (Kortestraat is een voorbeeld).

## 2. Het Schweitzerplein

Vlak daarnaast heb je dan het centrale plein van Berchem, het Schweitzerplein. Het is een plein waar alle vervoersmodi samenkomen, wat zorgt voor drukte en chaos. Je ziet hier de belangen van het Gewest samenkomen met de belangen van de gemeente en de MIVB.

Observatie: Een eerste situatie zie je waar het verkeer van de Koning Albertlaan en de Soldatenstraat zijn ingang vindt op het plein. Deze auto's en fietsers willen het Schweitzerplein

## 2.3 Sint-Agatha-Berchem

betreden, wat conflicteert met bussen en trams, maar ook met de voetgangers die er oversteken. Zeker wanneer er een bus of een tram is, zorgt dit voor een permanent conflict met afslaand verkeer naar links of naar rechts van de andere richting. Er komen heel veel misverstanden en bijna-ongelukken voor op deze plek. Het is een schoolvoorbeeld van slecht verkeersdesign. De tram conflicteert zelfs twee keer met ander verkeer, namelijk van de Josse Goffinlaan en de Koning Albertlaan.

Oplossing: Een verandering zou kunnen zijn om het verkeer om te leiden van de Albertlaan naar de Soldatenstraat en het af te sluiten van het Schweitzerplein. Voordeel, je ontlast het plein, nadeel, er gaat meer verkeer die wijk in. Een andere optie zou zijn om de Soldatenstraat af te sluiten.

Observatie: Het plein is verdeeld in 4 delen en geen enkel deel is aantrekkelijk. Voor Brasserie Paul is er wel wat ruimte, maar daar komt zoveel verkeer voorbij dat niemand daar eigenlijk echt graag buiten een pint drinkt. De andere drie delen zijn deels parkings, wat zonde is, gezien deze veel beter benut kunnen worden. Op het stuk plein waar de een Carrefour winkel gevestigd is, is het nog te snappen dat er twee parkeerplaatsen zijn voor de gehandicapten. Aan de overkant is er echter een ander stuk plein waar maar één restaurant is, maar verder niks. Het is een grijze, grauwe hoek omdat alle ruimte er wordt ingenomen door parkeerplaatsen.

Oplossing: Hef een deel van de parkeergelegenheid op zodat er meer openbare ruimte gecreëerd kan worden voor de buurt. De parkeergelegenheid kan desnoods elders, waar het minder stoort, gecompenseerd worden.

### 3. Het Boudewijnplein

Op het laatste plein, het Boudewijnplein, heb je momenteel twee scholen, maar alles ervoor is eigenlijk parking.

Observatie: Wederom veel ruimte, op een centrale plaats, wat nu dient een als parkeergelegenheid, net zoals op het voorgaande plein.

Oplossing: Één van de plannen van de gemeente is om op dit plein de het gemeentelijke administratiegebouw te bouwen met een ondergrondse parking. Dit zou de stijlstaande auto's bovengronds kunnen

weghalen. De vraag is dan wel voor wie die parking juist zou zijn? Deze parking zou moeten dienen om bestaande parkeerplaatsen te vervangen, niet om meer autoverkeer aan te trekken. Gemeentelijke ambtenaren zouden ook moeten worden gestimuleerd met het openbaar vervoer of fiets naar het werk te komen.

### 4. Strijdersstraat en Openveldstraat

De Openveldstraat is het beginstuk voor de Cité Moderne, één van de tuinvijken van Brussel, gedeeld door Berchem en Ganshoren. Het is eigenlijk een monument, maar met woningen van zeer beroerde kwaliteit die worden gerenoveerd met een groot ontwikkelingsplan van het Brussels Gewest.

Observatie: Iets verderop wordt een test gedaan met het beperken van verkeer, een mini-verkeers-circulatieplan, als het ware. Het is niet volledig autoluw, maar heeft wel verkeersbeperkende maatregelen, want dit is een wijk die lijdt onder sluipverkeer. Er is ook behoefte aan meer rust als het gaat om de schooltijden. Het concept van de schoolstraat is hier niet van toepassing, dus het brengen en halen van kinderen leidt tot redelijk wat verkeerschaos. In de heraanleg van de Strijdersstraat lijkt vooral gekeken met een onderhoudsperspectief (nieuw wegdek), niet naar hoe de straat van de toekomst eruit zou kunnen (en moeten?) zien.

Oplossing: Wat ons betreft zou deze wijk volledig autoluw moeten worden. Het zou moeten zijn voor mensen die hier wonen, niet voor doorkruisend verkeer. Experimenteren met het schoolstraat-concept, zou hier ook mooie resultaten kunnen opleveren. De gemeente wacht hier op initiatief van de wijk, maar mag ook best een aanjagende en stimulerende werking hebben.

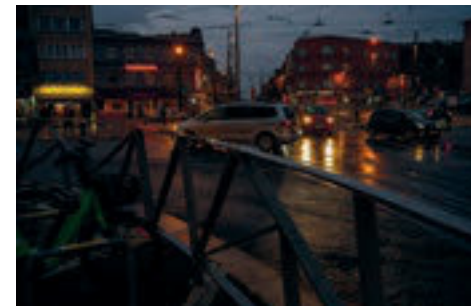
### 5. Bloemkwekersstraat

Observatie: De Bloemkwekersstraat is een één-richtingsstraat die door sluipverkeer gebruikt wordt om het Schweitzerplein en/of het laatste stuk van de Gentseseenweg te mijden. Het verkeer zoekt zijn weg in een wijk die eigenlijk residentieel is. Daarnaast zie je dat een ander stuk van de straat wordt gebruikt als noord-zuid as tussen twee straten in. Aan de ene kant heb je de Groot-Bijgaardenstraat, aan de andere kant de Albertlaan. Dan heb je ook trams die worden ingehaald door ongeduldige mobilisten of trotinettes. Dit

## 2.3 Sint-Agatha-Berchem



2. Het Schweitzerplein



2. Het Schweitzerplein



3. Het Boudewijnplein



4. Strijdersstraat en Openveldstraat



5. Bloemkwekersstraat



6. Groot-Bijgaardenstraat

in combinatie met tegenliggend verkeer en voetgangers die oversteken. In de buurt heb je ook één van de drukstbezochte speelplaatsen van het hele gebied. Het is een plaats waar veel ouders met kinderen oversteken. En ouderen, want er zijn veel verzorgingstehuizen in de buurt.

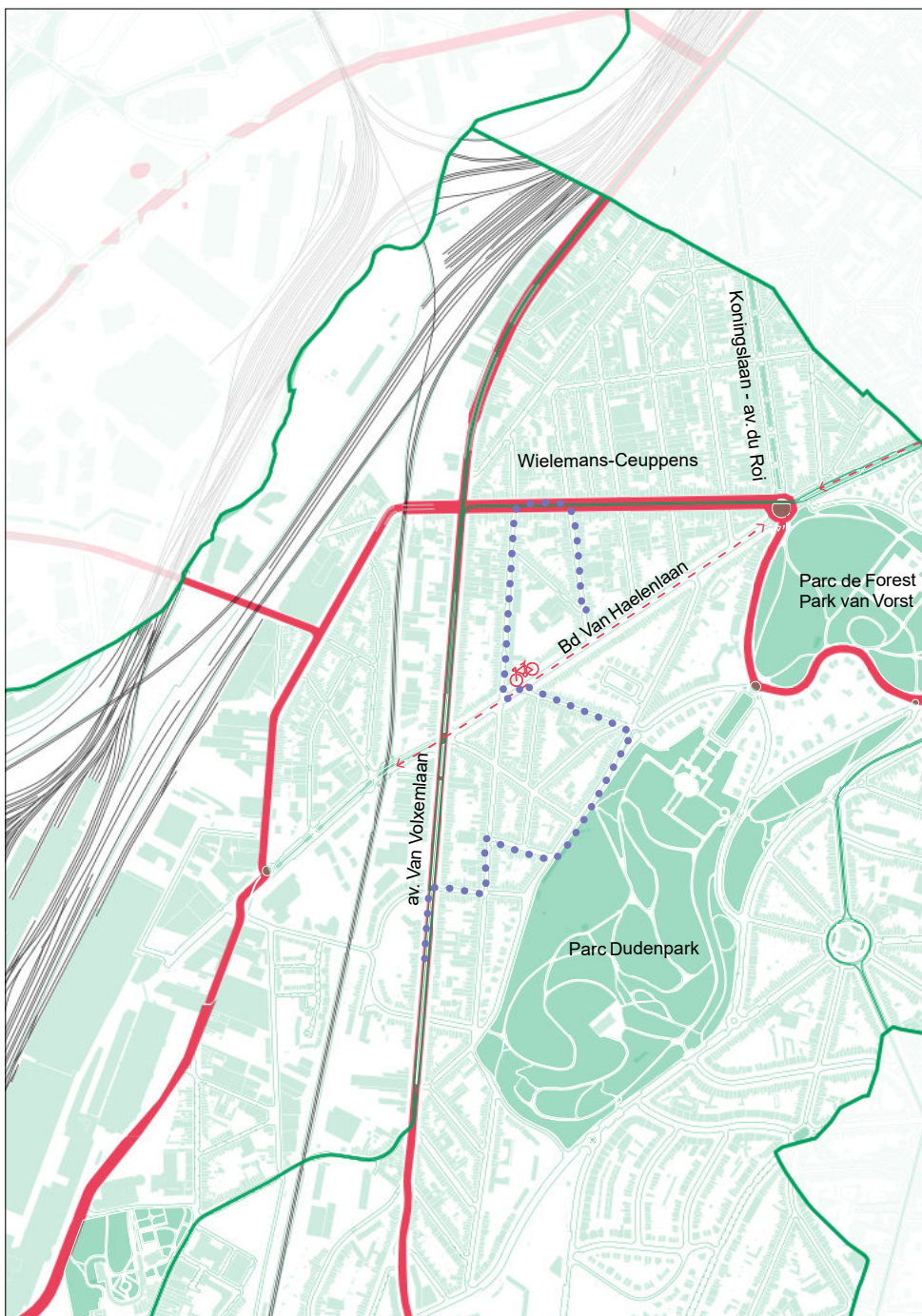
Oplossing: Het onmogelijk maken voor het sluipverkeer om dit gebied te betreden, zou veel veranderen.

#### 6. Groot-Bijgaardenstraat

De Groot-Bijgaardenstraat brengt ons tot aan één van de mooiste plekken van Berchem. Het is ook het oudste stuk van Berchem, met misschien wel het oudste gebouw van West-Brussel, de kerk. De Groot-Bijgaardenstraat is tevens ook één van de oudste straten in dit deel van Brussel, samen met de Kerkstraat en de Gentseseenweg. In het bos achter de kerk kun je het groen in om een wandeling te doen.

Observatie: Dat maakt het des te tragischer dat de buurt doorklieft wordt door het transitverkeer dat gebruik maakt van de Groot-Bijgaardenstraat. Deze zoekt zijn weg van de ring naar Molenbeek, centrum Brussel, enzoverder. Het is een route waarmee je heel het Schweitzerplein kan ontwijken, alsook de Keizer Karellaan. Door het hoogteverschil rijden auto's hier dikwijls harder dan 30km/u.

Oplossing: Deze weg is de sleutel om deze ganse wijk autoluw te maken. Het zou best zijn om deze straat op te knippen, zodat er geen auto's meer van oost naar west en van west naar oost kunnen. De straat is ontworpen voor lokaal en niet voor doorgaand verkeer.



## Route

We starten onze wandeling in de Van Volxemlaan. Zowel de tram als fietsers, voetgangers en auto's maken gebruik van deze prachtige laan met statige herenhuizen, in het midden een hoge bomerij en een parkeerstrook langs elke zijkant. Een laan die de verbinding maakt met Sint-Gillis, het Zuidstation en het centrum van Brussel.

Vervolgens slaan we Bondgenotenstraat in. Deze straat loopt parallel met de Van Volxemlaan. Ondanks dat de Van Volxemlaan is voorzien als doorgangsweg voor auto's maakt de huidige verkeersinrichting mogelijk dat de Bondgenotenstraat dienst doet als sluiproute voor automobilisten die de verkeerslichten op de Van Volxemlaan willen omzeilen. Op die manier worden talloze voetgangers en fietsers in gevaar gebracht die zich in deze straat met haar vele opeenvolgende kruispunten willen begeven. Op weg naar school hou je je kinderen in deze straat dus maar beter dicht bij je in de buurt en ook als je ze met de fiets wil sturen kan je maar beter twee keer nadenken. Jammer, want deze straat heeft het potentieel om een ware wandel- en fietsas te zijn en tevens een aangename verblijfsruimte, gezien de vele lokale handelszaken die er recentelijk opduiken. Helaas, in haar pas aangekondigde nieuwe circulatieschema voorziet de Gemeente niet minder maar net méér transitverkeer in deze straat.

Na de Bondgenotenstraat zakken we af naar het kruispunt van de Guillaume Van Haelenlaan met de Van Volxemlaan. Dit kruispunt herbergt op iedere hoek een handelszaak, gaande van een biowinkel en een Delhaize tot een koffiezaak en binnenkort ook een artisanale bakker.

Even na je cappuccino naar de biowinkel wandelen? Let toch maar op, want ook hier is de openbare ruimte voornamelijk ingericht op de auto. Ondanks dat de Guillaume Van Haelenlaan een lokale wijkweg hoort te zijn, doorkruisen hier tot zo'n 10.000 voertuigen per dag de wijk.

Tijd om naar de Kaaswinkel te wandelen. We zouden daarbij ook nog even langs het centrum voor experimentele moderne kunst Wiels kunnen binnenspringen, of bij Cultureel Centrum BRASS of het gekende moeras nabij Wiels, maar bij het overschouwen van het kruispunt Wielemans-Ceuppens/Van Volxem besluiten we deze parels toch maar links te laten liggen.

Na de kaaswinkel wandelen we naar de pas geopende bio-delicatessenwinkel 'Epicierie Horta.' Daarvoor volgen we de zonet aangehaalde Wielemans-Ceuppenslaan. Om onze wandeling te beëindigen begeven we ons naar het gezellige lokale bierecafé Dekkera.

Hiervoor wandelen we langs de Guillaume Van Haelenlaan. Zoals eerder aangegeven valt er nog heel wat te verbeteren op deze laan, maar er valt ook hoop te putten als we over dit gedeelte van de laan wandelen.

Immers, een 100-tal burgers vormden hier ruim een jaar geleden zelf een menselijke ketting om zo meer verkeersveiligheid en een afgescheiden fietspad te vragen voor de laan. Prompt kwam er op een gedeelte van de straat een fietspad, aangevuld met berlijnse kussens en snelheids-camera's! (fig. a)

Als je van ludieke acties voor meer verkeersveiligheid houdt, dan ben je in de Unionwijk overigens op het goede adres. Of wat dacht je van de surrealistische tekening die onlangs opdook op de Brusselsesteenweg of de oversteekactie van zo'n 2 jaar geleden? Dat smaakt naar meer. Proost! (fig. b)

→ Het videoverslag vindt u terug op de website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/vorst](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/vorst)

## Observaties en oplossingen

[Tijdens de wandeling zelf werd besloten om een andere route te nemen dan voordien was uitgestippeld. Hierdoor verschillen de plaatsen die we observeerden en oplossingen voor zochten met de plaatsen in de voorgaande routebeschrijving.]

Met de wandeling in Vorst bekijken we vooral de Unionwijk op gebied van handel en mobiliteit. Eric, die al van kinds af in Vorst woont en actief is binnen de lokale groep van Heroes for Zero in Vorst (1190/0), gidst ons doorheen deze wijk.

We zien in Vorst een positieve evolutie op gebied van handel. In de laatste jaren is er een duidelijke terugkeer van de kleinhandel, terwijl de populatie sterk stijgt. Op dat gebied is het interessant om te zien hoe deze factoren invloed hebben op de mobiliteit.

## 2.4

## Vorst

Dat was voordien anders. Net zoals in zovele andere steden zien we dat Brussel in de voorbije decennia een autostad werd. Dit door de illusie dat een stad niet economisch leefbaar is zonder auto. Mensen moeten blijkbaar met de auto naar de handel kunnen komen en daar parkeren, anders werkt het ogenschijnlijk niet. Dit begon in Brussel met de expo in '58 tot helemaal de jaren 90, wanneer we dan toch vragen zijn beginnen stellen. Dit heeft destijds een exodus teweeg gebracht van mensen die in het platteland zijn gaan wonen, omdat ze zich snel met de auto konden verplaatsen naar de stad. Toen hebben ze bijvoorbeeld ook Drogenbos geopend, een winkelcentrum met een enorme parking buiten Brussel.

Zo is er ook de Timmermansstraat. Er waren destijds twee bakkers op de hoek net zoals een klein winkeltje verderop in de straat en ook andere kleine handel. Door winkelcentra als Drogenbos zijn die bakkers en kleinhandel dichtgegaan. Een keer die weg waren, zijn de grote centra zelf winkels in de buurt beginnen vestigen, zoals de Carrefour Express.

Om die tendens te keren moeten we doen wat Amsterdam heeft gedaan in de jaren '70, Duitsland in de jaren '80 en wat Parijs doet op dit moment. We moeten terug gaan naar een lokale mobiliteit, waar mensen meer te voet en met de fiets gaan richting kleinhandel. We kunnen terug kleine winkeltjes en bakkers openen.

Dat beginnen we nu langzaam te kenteren in Vorst. De kleinhandel vindt terug vaste voet aan de grond. Dit omdat het autoverkeer nu zo gesatureerd is dat het geen zin heeft om een brood te gaan halen in Drogenbos. Wanneer je kijkt naar de cijfers, zie je dat in de laatste drie jaren de meeste zaken zijn open gegaan op gebied van kleine handel sinds 20 jaar. Dit is ook voelbaar in deze wijk.

1. Van Volxemlaan

De Van Volxemlaan is een belangrijke as waar veel auto's passeren, maar die ook veel gebruikt wordt door fietsers en voetgangers. Er is ook een gemarkeerd fietspad, maar ze wordt regelmatig onderbroken door geparkeerde auto's. Door de tram verdwijnt ze ook her en der bij de stops. Ondanks dat het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move ervoor zorgt dat belangrijke auto-verbindingswegen moeten voorzien in afgescheiden

fietspaden en ondanks een petitie voor fietspaden op deze laan die meer dan 600 handtekeningen verzamelde, werden werken van Vivaqua die 4 jaar in beslag namen niet aangewend om een afgescheiden fietspad aan te leggen. Ook in het net goedgekeurde gemeentelijke mobiliteitsplan heeft de gemeente niet het voornemen fietspaden te voorzien op deze laan. Onbegrijpelijk dat nagelaten wordt hier veilige fietsinfrastructuur te voorzien, want vraag een fietser in Vorst hoe hij het snelst in het centrum van Brussel geraakt en hij zal de Van Volxemlaan als antwoord geven.

Observatie: Je hebt hier twee lanen voor de automobilisten, daarnaast twee lanen parking en tot slot een fietspad die eigenlijk niet deftig functioneert qua veiligheid. Denk hierbij ook aan de kinderen en ouderen die zich met de fiets willen verplaatsen.

Oplossing: Een oplossing waar je aan zou kunnen denken, is om fietsers naar de parallelstraat, de Bondgenotenstraat te sturen. Deze is echter meer bergop dan de Van Volxemlaan, dus minder aangenaam voor de fietsers. Daarnaast geef je dan nog altijd het signaal dat de grote assen meer voor auto's zijn dan voor fietsers, wat niet volgens het STOP principe is. We ontbreken plaats voor fietsers, voetgangers, etc, dus laten we die ruimte reclaimen. Vooral bij tramhaltes zien we het fietspad verdwijnen, waardoor fietsers de rijbaan op moeten. Beter zou zijn om, wanneer er een tramhalte is, het fietspad te behouden, maar de parking voor auto's te schrappen op die plek. Dit zou ook de zichtbaarheid van de personen die oversteken vergroten.

Observatie: Er staat een reclamebord aan de tramhalte. Deze staat zo geïmponeerd dat ze elke visibiliteit belemmert voor zowel de automobilist als de voetganger wanneer deze laatste het voetpad wilt oversteken. De voetganger is niet zichtbaar voor de auto en omgekeerd. Een zeer gevaarlijke situatie.

Oplossing: Dit reclamebord hoort hier niet te staan en zou men moeten weghalen zodat elke voetganger hier veilig kan oversteken zonder het risico aangereden te worden.

2. Kastanjestraat

Observatie: Aan het einde van de Kastanjestraat zien we paaltjes staan op het trottoir. Die zijn daar gezet om te voorkomen dat auto's zich parkeren

## 2.4

## Vorst



fig. a



fig. b



1. Van Volxemlaan



1. Van Volxemlaan



1. Van Volxemlaan



## 2.4

## Vorst



2. Kastanjestraat



2. Kastanjestraat



3. Stadionstraat



4. Brusselsesteenweg



3. Stadionstraat



4. Brusselsesteenweg

## 2.4

## Vorst

op het voetpad. Dit zorgt ervoor dat het voetpad kleiner wordt dan het aanvankelijk was. De auto neemt plaats in op het voetpad, zelfs al is die zelf niet fysiek aanwezig. Hetzelfde gebeurt wanneer er elektrische laadpalen of verkeersborden worden geplaatst. In plaats van deze op de weg te zetten, worden ze op het voetpad geplaatst.

Oplossing: Wanneer men verkeersinfrastructuur plaatst voor de auto, moet deze ook in de ruimte geplaatst worden die gereserveerd wordt voor de auto en zou deze niet nog meer ruimte mogen wegnemen van de actieve weggebruikers.

Sinds de jaren '80-'90 zijn er bepaalde regels gekomen om het voor personen met een beperking makkelijker te maken om zich te verplaatsen. Zo mogen de borduren eigenlijk maar 2 cm hoog zijn, wat zelden wordt gerespecteerd in Vorst.

Observatie: Bij de oversteekplaats aan het einde van de straat zou een persoon in een rolstoel niet kunnen passeren. Daarnaast heeft men er podotactiele stenen geplaatst voor slechtzienden, wat an sich goed is, maar die leiden naar een plaats aan de overkant waar de slechtziende makkelijk tegen een paaltje kan lopen. Terrassen zijn meestal ook obstakels voor slechtzienden, gezien deze mensen de muren van de huizen gebruiken als geleiding wanneer ze een voetpad volgen.

Oplossing: Podotactiele stenen plaatsen, vraagt enige specialisatie. Men moet er zeker van zijn dat er iemand ter plekke is met deze know-how wanneer deze stenen geplaatst worden. Ervoor zorgen dat deze stenen op een degelijke manier geplaatst worden zodat ze uitkomen op een veilige plek waar geen obstakels zijn, is een must.

### 3. Stadionstraat

In de Stadionstraat zien we een visgraatparking langs de rechterzijde van de weg. Dit zou werken moest dit een éénrichtingsstraat zijn, maar dat is niet het geval. De eerste auto in de rij ziet nog wie er aankomt, maar alle auto's die achter hem staan, zien geen enkele tegenligger aankomen. Ze moeten bijna helemaal uit hun parkeerplaats komen vooraleer ze iets zien, wat een dodelijk gevaar is. Ditzelfde systeem hebben ze ook op de Jupiterlaan, waar alle auto's zodoende in de verkeerde richting staan.

Observatie: Hier heb je twee autolanes, een visgraatparking langs de rechterkant en een parkingstrook aan de linkerkant. Dit zorgt ervoor dat de auto enorm veel plaats inneemt in deze straat. Je ziet ook een parkeerplaats voor gehandicapten die niet al te slim geplaatst is, want een persoon met een beperking zou de borduur van de stoep niet op kunnen op die plaats, tenzij via een bestelwagen met laadklep.

Oplossing: We hopen dat dergelijke visgraatparkings nog maar een kort leven beschoren zijn, gezien ze niet in een stad thuis horen. Al een geluk wordt een verbod op deze manier van parkeren binnenkort realiteit volgens de plannen van het Brussels Gewest.

### 4. Brusselsesteenweg

We stoppen aan La Pimienta, een etablissement op de Brusselsesteenweg nabij het Dudenpark. Het etablissement heeft een houten constructie gezet op het voetpad waar klanten kunnen tafelen. Op deze steenweg is er ook veel transitverkeer te zien.

Observatie: We zien de bestelwagen staan van de eigenaar, met ernaast de motor van iemand. De motor neemt plaats in op de stoep, waar ook nog eens paaltjes staan. Daarnaast staat nog een e-step, dus er is bijna geen doorgang meer voor voetgangers. Het is zo goed als onmogelijk om met een rolstoel te passeren. Dit in combinatie met de houten constructie maakt het zeer moeilijk voor slechtzienden om te achterhalen hoe ze hun weg moeten vervolgen. Hier is duidelijk een toegankelijkheidsprobleem, terwijl dit een straat naar een school is.

Oplossing: Duidelijk maken naar restauranteigenaars dat de regelgeving inzake toegankelijkheid in de openbare ruimte voor personen met een beperking moet nageleefd worden, zou hier het één en ander kunnen bewegen.

### 5. Ingang Dudenpark

Observatie: Het Dudenpark wordt gebruikt als ontspanningsruimte, maar ook als doorsteekplaats van Hoog- naar Laag-Vorst door voetgangers. Aan de ingang aan de Brusselsesteenweg passeren er ook veel kinderen. We zien echter geen oversteekplaats. Vanuit de actiegroep 1190/0 is al veel gevraagd

## 2.4

## Vorst

geweest naar praktische zebra's voor deze straat, maar tot nu toe heeft men hier geen gehoor aan gegeven. Daar is dan een actie uit voortgekomen, waarbij nep-oversteekplaatsen in de vorm van de pijp van Magritte, "Ceci n'est pas un passage piéton", op de weg aangebracht zijn geweest. Na een paar dagen zijn deze weggehaald geweest. De politie heeft negatief advies gegeven over de nep-oversteekplaatsen gezien ze een gevaar voor de verkeersveiligheid betekenden. Meer uitleg hebben ze echter nooit gegeven.

Oplossing: Het is duidelijk dat een oversteekplaats nodig is op deze plaats om een veiligere verkeerssituatie te creëren.

---

### 6. Guillaume Van Haelenlaan

---

We komen aan bij de Guillaume Van Haelenlaan. De combinatie met de vele scholen in de buurt maakt dat ouders hun hart vasthouden wanneer hun kinderen deze laan moeten oversteken.

Observatie: Hier zien we een oversteekplaats waar er een eilandje met barrières is gemaakt in het midden van de weg om de voetgangers te beschermen tegen de auto's. Toch gebeuren er geregeld ongevallen en worden hierbij de barrières kapotgereden. Er zijn nu ook fluo-markeringen aangebracht en extra aanwijzingen, maar het blijft een gevaarlijk stuk. Voor fietsers werkt het eilandje evenmin, want het is te klein om er te draaien. Als oplossing hiervoor is er een fietsoversteekplaats naast geplaatst geweest. Voor rolstoelgebruikers is het niet evident om het eilandje te gebruiken gezien ze niet zouden doorkunnen mocht er iemand van de andere richting komen.

Oplossing: Men heeft ervoor gekozen om de actieve weggebruiker te beschermen achter barrières, wat duidelijk niet werkt. Snelheidsbeperkende maatregelen op deze weg zouden beter werken, gezien de veiligheid niet gegarandeerd kan worden voor de vele kinderen die hier moeten passeren wanneer ze met de fiets of te voet naar school gaan.

---

### 7. Wielemans-Ceuppenslaan

---

Een heraanleg van deze laan werd door de gemeentelijke meerderheid als prioriteit uitgeroepen voor deze legislatuur. Terecht, want deze belangrijke as die tegelijk een belangrijke

commerciële functie behartigt, heeft dringend nood aan een eerlijkere verdeling van de openbare ruimte. Deze heraanleg laat echter al een ruime tijd op zich wachten..

Observatie: Momenteel telt de straat 2 rijstroken en 4 parkeerstroken voor auto's, maar geen fietspad en slechts te smalle en slecht onderhouden voetpaden.

Oplossing: De beloofde heraanleg van deze laan zou een goede zaak zijn. Extra aandacht voor goed aangelegde voetpaden en duidelijk afgescheiden fietspaden zijn zeker welkom.

## 2.4

## Vorst



5. Ingang Dudenpark



6. Guillaume Van Haelenlaan



5. Ingang Dudenpark



6. Guillaume Van Haelenlaan

# 3. Lezingen

FRÉDÉRIC HÉRAN is een Franse econoom, stedenbouwkundige en Maître de Conférences aan de Universiteit van Rijsel. Hij is onder meer auteur van het boek "Le retour de la bicyclette: Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050" (2014).

KRISTOF DE MESMAEKER is directeur-diensthooft van de Dienst Planning bij Brussel Mobiliteit en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor de mobiliteitsplanning van het Brussels Gewest. De dienst staat in voor de uitvoering, opvolging, monitoring en evaluatie van Good Move: mobiliteitsstudies, realisatie van de autoluwe wijken, sensibilisering rond de modal shift, opvolging van nieuwe mobiliteitsdiensten en samenwerking met openbare operatoren (MIVB, Parking.brussels, Haven van Brussel, De Lijn), Mobility as a service (MaaS), parkeerbeleid, ... alsook het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid.

RIEN VAN DE WALL is stedenbouwkundige en werkt bij Vereniging Deltametropool in Rotterdam. Voor zijn afstuderen aan de VUB (2014) heeft hij zich over de toekomst van de Brusselse Kleine Ring gebogen. Hoe die zou kunnen transformeren van stadssnelweg tot een echte publieke ruimte, is te lezen op zijn website KleineRing.be. Een samenwerking met BRAL en andere Brusselse organisaties volgde onder de naam Bye Bye Kleine Ring/Welkom op de Kleine Ring.

OLIVIER FOURNEAU is projectcoördinator bij Inter-Environnement Brussel (IEB). De vereniging is een federatie van meer dan tachtig buurtcomités. De werking van IEB, actief in het hele Brussels Gewest, kadert in een transformatieperspectief volgens de principes van solidariteit, sociale emancipatie en stedelijke democratie. IEB hamert op het recht om je omgeving (sociaal, ecologisch, economisch, politiek, cultureel, ...) collectief te definiëren en te verdedigen.



De volledige presentatie van Frédérique Héran vind je terug op onze website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/grands-axes](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/grands-axes)

## 3.1 Autoluwe wijken, onleefbare assen?

### Presentatie van gastspreeker: Frédéric Héran

Probleem: Straten in de wijken van Brussel worden gebruikt als routes om de grote assen te vermijden, wat leidt tot sluipverkeer met talloze moeilijkheden tot gevolg: files, luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, ...

Historiek: Het probleem van het sluipverkeer is eigenlijk zo oud als de auto zelf. Al in de jaren '40 suggereerden bewoners om wijken autoluw(er) te maken. Ze kregen lange tijd weinig gehoor omdat de autolobby bijzonder dominant was en er zelfs in slaagde om vooral de voetganger in een slecht daglicht te plaatsen ("jaywalking"), waardoor de auto steeds meer macht verwierf op de straat.

Nochtans zijn er ook heel wat inspirerende voorbeelden van steden die transitverkeer binnen het stadscentrum verboden hebben, soms al een halve eeuw geleden: Ferrara (1969), Göteborg (1970), Bologna (1972), Besançon (1974), Groningen (1977), Straatsburg (1992), Poitiers (2010), Rijsel (2016), Gent (2016), Brussel (2022). In Italië zijn er nu zelfs meer dan 220 steden met

een 'zone à trafic limité' (ZTL). Sommige steden gaan nog een stap verder en introduceren wijken zonder sluipverkeer doorheen gans de stad, zoals in de meeste Nederlandse steden, Barcelona (2017), Parijs (2020-2026) en Brussel (2020-2030).

De impact hiervan op de grote assen, waar het sluipverkeer gekanaliseerd wordt, is niet te onderschatten. Een sleutelrol is weggelegd voor de verdamping van verkeer. Men spreekt van verdamping wanneer mensen de auto minder gaan gebruiken als gevolg van maatregelen die bepaalde trajecten minder aantrekkelijk maken. Ze kunnen daarbij kiezen om verplaatsingen efficiënter te "groeperen", op een ander moment te doen, helemaal niet meer te doen of met een ander vervoermiddel te doen.



Slide 1

## 3.1 Autoluwe wijken, onleefbare assen?

Als men de wijken zonder de omliggende grote assen autoluw maakt, dan zal op korte termijn het verkeer op de grote assen wat toenemen, maar doorgaans “verdamp” die toename weer na enige tijd. Dat kan enkele dagen, weken of zelfs maanden duren. Het effect kan versneld worden door zowel de wijken als de omliggende assen simultaan autoluwer te maken, zoals in een aantal gevallen gebeurt in Parijs.

Er bestaan modellen om het verkeer te simuleren, maar die modellen hebben allemaal moeite om het menselijk gedrag te integreren - het gaat om keuzes die mensen (moeten) maken qua stedenbouw, huisvesting en jobs, keuzes die impact hebben op het verplaatsingsgedrag van mensen. Het Brusselse vierstappenmodel, “MuSti”, houdt hier in beperkte mate rekening mee, maar in het algemeen zijn modellen niet capabel om de complexe wisselwerking tussen mobiliteit en stedenbouw te vatten. Ze bewijzen zeker hun diensten bij de opmaak van circulatieplannen, maar men moet altijd in het achterhoofd houden dat een model een simplificatie is van de realiteit en dus in beperkte mate kan voorzien wat de effecten gaan zijn wanneer een circulatieplan wordt ingevoerd.

Geïnduceerd verkeer is het tegenovergestelde effect van verkeersverdamping: door nieuwe infrastructuur voor de wagen neemt het autoverkeer toe. Op korte termijn betekent dit gemiddeld een toename van 10% autoverkeer, op lange termijn zelfs 20%. Bij verdamping zien we een daling met gelijkaardige cijfers. Dit is niet zomaar een theorie, maar een empirische vaststelling die bevestigd wordt door heel wat studies. De verklaring is niet zo moeilijk: wanneer bijvoorbeeld een nieuwe snelweg wordt aangelegd, dan passen mensen hun gedrag aan. Iemand die bijvoorbeeld een nieuwe job zoekt, zal sneller buiten de onmiddellijke omgeving kijken als deze snelweg hem/haar daar makkelijk heen kan brengen. Als een supermarkt makkelijker bereikbaar wordt door een snelweg, zullen mensen sneller de auto pakken om daar inkopen te doen.

Een mooi en klassiek voorbeeld van verdampend verkeer is de Mathilde-brug in Rouen, die van de ene dag op de andere onbeschikbaar werd door een ongeval. In de daaropvolgende periode werd een (onmiddellijke) verkeersreductie van 12% geobserveerd.

## 3.1 Autoluwe wijken, onleefbare assen?

Prachtige voorbeelden van verkeersverdamping zijn echter Parijs en Lyon-Villeurbanne. Over een periode van drie decennia zien we een reductie van 60% in het autoverkeer in Parijs, terwijl het openbaar vervoer gestegen is met 30% en het fietsverkeer toegenomen is met een factor van 15(!) tussen 1990 en 2020. In Lyon zien we een verlaging van het autoverkeer met 37%, een verhoging van 52% voor verplaatsingen met het openbaar vervoer en een verviervoudiging van het fietsverkeer. Dit is het beste bewijs van de kracht van verdampend verkeer, ook al blijven sommigen beweren dat dit een mythe is.

Hier kunnen we drie belangrijke lessen uit trekken.

1. Ten eerste zien we dat automobilisten zich veel sneller en beter aanpassen dan men voorheen dacht. Natuurlijk niet onmiddellijk, daar is wel wat tijd voor nodig.
2. Vervolgens heeft het geen zin om te investeren in nieuwe wegeninfrastructuur om verkeersfiles op te lossen. Door het effect van geïnduceerd verkeer heb je binnen de kortste keren terug opstoppingen.
3. Tot slot, verdamping van verkeer zorgt niet voor blijvende files. Hoe meer alternatieve oplossingen beschikbaar zijn waarop een autogebruiker kan overschakelen, hoe beter de weggebruikers zich aanpassen aan de nieuwe situatie.

### Le trafic induit / évaporé

<b>Définition</b>	<b>Une nouvelle infrastructure routière (ou son élargissement)</b> <b>La suppression d'une infrastructure routière (ou sa réduction)</b> <b>peut augmenter la circulation</b> <b>peut diminuer la circulation</b> <b>au-delà des prévisions calculées par les modèles de trafic</b> <b>qui tiennent compte pourtant de la redistribution du trafic</b> <b>dans l'espace, dans le temps et entre modes</b>
<b>Importance</b>	En moyenne <b>+ 10 % à court terme</b> <b>- 10 % à court terme</b> <b>+ 20 % à plus long terme</b> <b>- 20 % à long terme</b> <b>Mais grande disparité des situations : 0 à 50 %</b>

Slide 2

### Exemple de trafic évaporé : la fermeture du pont Mathilde à Rouen

Contexte :  
les ponts  
de Rouen



Slide 3

“Als men maximale participatie wil bij het inplannen van een circulatieplan, moet de informatie vanaf het begin beschikbaar zijn voor iedereen.”

Olivier Fourné

“Het is het autoverkeer dat zich moet aanpassen aan de stedelijke context, dus een autosnelweg is hier niet compatibel mee. De auto moet niet verdwijnen, maar diens snelheid wel.”

Rien van de Wal

“Het is van groot belang om de stedelijke ontwikkeling te betrekken bij het herdenken van de grote verkeersassen omdat het hier in essentie over een publieke plaats gaat welke de inwoners hoort te dienen.”

Rien van de Wall

“Binnen de mazen is er veel autoverkeer dat een afstand aflegt van minder dan 2 km. Daarbij is 60% van het verkeer voor verplaatsingen onder de 5 km, 37% zelfs onder de 2 km.”

Kristof De Mesmaeker

“Vandaag praten we veel over de mazen en hun circulatieplannen, maar deze zijn maar één van de vijftigtal maatregelen binnen Good Move. Zo is er ook ‘Stad 30’.”

Kristof De Mesmaeker

“Met te werken aan de mazen, het publiek transport, MaaS, de logistiek en het fiscale aspect, en met dit allemaal samen te realiseren tegen 2030, ben ik ervan overtuigd dat we -10% autoverkeer op de grote assen krijgen en ook -35% autoverkeer binnen de wijken.”

Kristof De Mesmaeker

## 3.1 Autoluwe wijken, onleefbare assen?

### Lessen voor Brussel

Heel wat buitenlandse en binnenlandse voorbeelden bewijzen dat maatregelen om sluipverkeer te weren uit woonwijken – zoals circulatieplannen – vaak niet leiden tot blijvende hinder op de grote assen.

Na een eerste fase van aanpassing is het gemiddelde ruwe beeld een status quo of zelfs een lichte daling van de verkeersvolumes op de grote assen, en een forse daling in de wijken. Uiteraard is voorzichtigheid geboden: elke situatie is anders. Bovendien vergt die eerste fase van aanpassing, waarin ook heel wat gemotoriseerd verkeer “verdampst”, wel politieke moed, geduld en tijd. Zes maanden is daarbij de absolute ondergrens voor een redelijke evaluatie, maar een jaar is beter. Dat wil niet zeggen dat de bezorgdheden van bewoners van de grote assen zonder voorwerp zijn, integendeel: het is logisch dat ook zij snakken naar de verbeteringen die elders – in de wijken – zichtbaar en tastbaar zijn.

Zeker in de maanden onmiddellijk na de invoering van een circulatieplan moeten maatregelen genomen worden om de overlast op de grote assen zo goed mogelijk te beperken. Evidente eerste stappen daarbij zijn zo goed en pedagogisch mogelijke communicatie, begeleiding, handhaving en aanpassingen aan verkeerslichten. De vereenvoudiging van bepaalde complexe kruispunten op grote assen biedt overigens ook kansen om de overlast op bepaalde punten net te verminderen. Monitoring op regelmatige tijdstippen is een must: er moeten metingen gebeuren zowel voor als na de invoering van het plan, bijvoorbeeld elke twee maanden. Door transparant en duidelijk te communiceren over de resultaten en tendensen kan het draagvlak bij de bewoners ook groeien.

Veel bewoners van grote assen willen (terecht!) ook een meer aangename, leefbare omgeving en vragen daarvoor concreet perspectief. Zowel voor het draagvlak bij de burgers als voor de politieke haalbaarheid moeten de overheden vaker circulatieplannen koppelen aan de heraanleg van grote verkeersassen. Nog te vaak wordt er gesteld dat een circulatieplan oneerlijk zou zijn tegenover de bewoners van de grote assen, of omgekeerd, dat de ambitieuze heraanleg voor een grote as (met een vermindering van de plaats voor de auto) een probleem van sluipverkeer zou veroorzaken in de aangrenzende wijken. Door deze problemen op een meer geïntegreerde manier te behandelen, rekeninghoudend met alle betrokkenen, kunnen veel bezwaren en obstakels worden weggewerkt.

De maximumsnelheid op de grote assen heeft een zeer beperkte invloed op het verdampingseffect. Een grote as waarop de maximumsnelheid 30 km/h bedraagt, wat op zich een zeer positief effect heeft op de verkeersveiligheid, leidt niet per se tot minder of meer verdamping dan een as met een maximum van 50 km/h.

MATHIEU CHASSIGNET is een Franse ingenieur die gespecialiseerd is in vraagstukken rond de stad en duurzaam vervoer. Hij heeft voor verschillende overheidsinstanties gewerkt aan opkomende vormen van mobiliteit en belangrijke vervoerstrends.

ANTON VAN ASSCHE bepaalt mee de acties en standpunten van UNIZO, Unie van Zelfstandigen Ondernemers, in het Brussels Gewest. UNIZO Brussel pleit voor een bezoekersvriendelijk parkeerbeleid en beschouwt de multimodale bereikbaarheid van het Gewest als een belangrijke economische troef. UNIZO staat voor een kernversterkend beleid, waar een gezonde mix van functies essentieel zijn voor de leefkwaliteit en de weerbaarheid van de stad. UNIZO maakt, samen met BRAL, IEB en Bond Beter Leefmilieu (BBL) e.a. deel uit van het Interregionaal Platform voor duurzame economische ontwikkeling, dat zich onder meer kritisch uitlaat rond het NEO-shoppingcentrum op de Heizel.

FABRICE GOFFINET is directeur voor sectorale en thematische steun en bewustmaking bij hub.brussels, het Brussels agentschap voor bedrijfs ondersteuning. Als burgerlijk ingenieur van opleiding (UCL 1992) en houder van een MBA en een Executive Master van Solvay (1996 en 2011), werkte hij eerst als projectmanager in grote groepen voordat hij overstapte naar de verkoop en het beheer van dochterondernemingen in KMO's. Als lid van BeAngels geeft hij ook cursussen bij Ephec in bedrijfsbeheer en bedrijfsmodellen. Een van de missies van hub.brussels is om de Brusselse handelaars zo dicht mogelijk bij hun realiteit op het terrein te adviseren en te ondersteunen.

ELA CALLORDA FOSSATI en SOLÈNE SUREAU zijn onderzoekers aan de ULB in de SONYA-onderzoeksgroep over socio-omgevingsdynamiek. Ela heeft een doctoraat in economie en Solène heeft een doctoraat in milieubeheer wetenschappen. Ze bestuderen duurzame transitie in Brussel en in het bijzonder de uitdagingen van "exnovatie" op verschillende gebieden, waaronder mobiliteit en detailhandel (GOSETE-onderzoeksproject).



De volledige presentatie van Mathieu Chassignet vind je terug op onze website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/mort-du-commerce](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/mort-du-commerce)

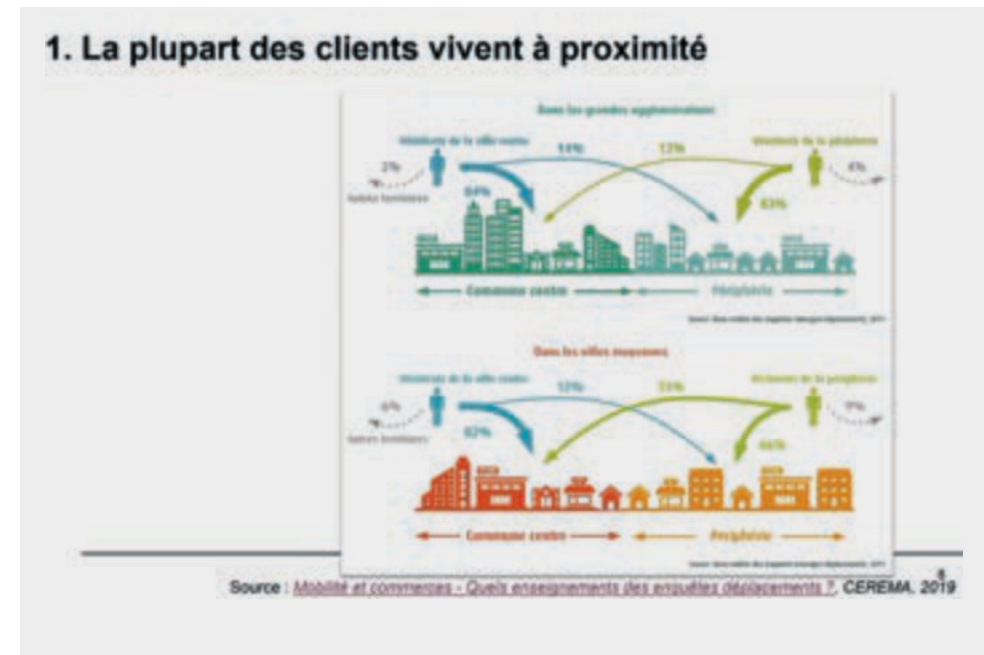
## 3.2 Autoluwe wijken, dode handel?

### Presentatie van gast spreker: Mathieu Chassignet

De handel in de stadscentra voelt de concurrentie van de opkomende handel in de stadsrand en van de nieuwe online handel. De e-commerce heeft in 2022 al een marktaandeel van 12% binnen de totale handel en is aan een duidelijke opmars bezig. Daarmee staan de winkelactiviteiten in stedelijke centra onder druk, hetgeen beleidsmakers noodzaakte een oplossing te zoeken. Over die oplossing heerst echter verdeeldheid. Langs de ene kant leeft het idee dat het cliënteel zo makkelijk mogelijk met de auto bij de winkel moet kunnen geraken. Langs de andere kant ziet men in autoluwe wijken de oplossing zodat mensen het aantrekkelijk vinden om in die centra te gaan shoppen. Deze gesimplificeerde discussies maken handelaars bang en vaak bezorgd over circulatieplannen.

De weinige studies die er zijn doen echter vier dezelfde vaststellingen.

1. Ten eerste woont het merendeel van het cliënteel in de buurt.
2. Ten tweede komen de meeste klanten te voet en maar weinigen met de auto.
3. Ten derde tonen bevragingen dat klanten eerder vragen naar kwalitatieve, rustige publieke ruimte dan naar een betere auto-toegankelijkheid.
4. En ten vierde overschatten handelaars systematisch het aandeel van de klanten die met de auto komt.



Slide 1

## 3.2 Autoluwe wijken, dode handel?

Om verder te gaan op de eerste vaststelling: mensen die in het stadscentrum wonen, blijven in het centrum om te winkelen, terwijl mensen aan de rand daar blijven om te shoppen. Dit geldt voor zowel grote als kleine steden. Zo zie je in Rijsel bijvoorbeeld dat 63% van het cliënteel van de handel van het stadscentrum ook in het centrum woont.

Bij de tweede vaststelling zien we dat bij agglomeraties van meer dan 100.000 inwoners 64% te voet, 10% met het openbaar vervoer en slechts 24% met de auto naar de winkel gaat. In kleinere steden en dorpen is het aandeel van de auto groter, maar blijft het toch hangen rond de 50%, waarbij de rest van de klanten te voet gaat. Het gebruik van de auto staat omgekeerd evenredig aan de grootte van de stad. Hoe groter de stad, hoe meer mensen de auto laten staan voor andere vervoersmiddelen. Wanneer een stad meer dan 20.000 bewoners telt, is het aandeel van de auto rond de 50%, terwijl wanneer men opschaaft naar 300.000 inwoners dit nog maar 20% wordt.

Als we ingaan op de derde conclusie zien we dat de meeste klanten winkels in autoluwe wijken verkiezen boven die waar de auto complete toegang

heeft. Bij een enquête in Rijsel vroeg maar één vierde van de klanten naar meer autobereikbaarheid, terwijl drie vierde het omgekeerde wenste. Minder autotoegankelijkheid, bredere voetpaden, meer openbaar vervoer en meer groen in de straten. Voor kleinere steden ligt dit eerder rond 40% voor autotoegankelijkheid versus 60% minder auto's. Bij de bevraging in Rijsel en Saint-Omer zien we een duidelijke trend rond de recente invoering van de Zone 30 in deze steden: 70% is voor. We zien dezelfde sterke cijfers in verschillende steden over de voetgangerszones.

Tot slot zien we dat handelaars het aandeel klanten dat met de auto komt, systematisch overschatten. Bij een enquête in Nancy dachten handelaars dat 77% met de auto kwam terwijl dit in realiteit slechts 35% was. Eenzelfde bevraging werd in Brussel gedaan, waar werd gedacht dat 52% met de auto kwam terwijl dit eigenlijk maar 11% bleek te zijn. Het aandeel voetgangers en fietsers wordt enorm onderschat.

De reden van overschatting kan te maken hebben met hoe de handelaar zich verplaatst naar zijn/haar winkel. De handelaars die met de auto naar

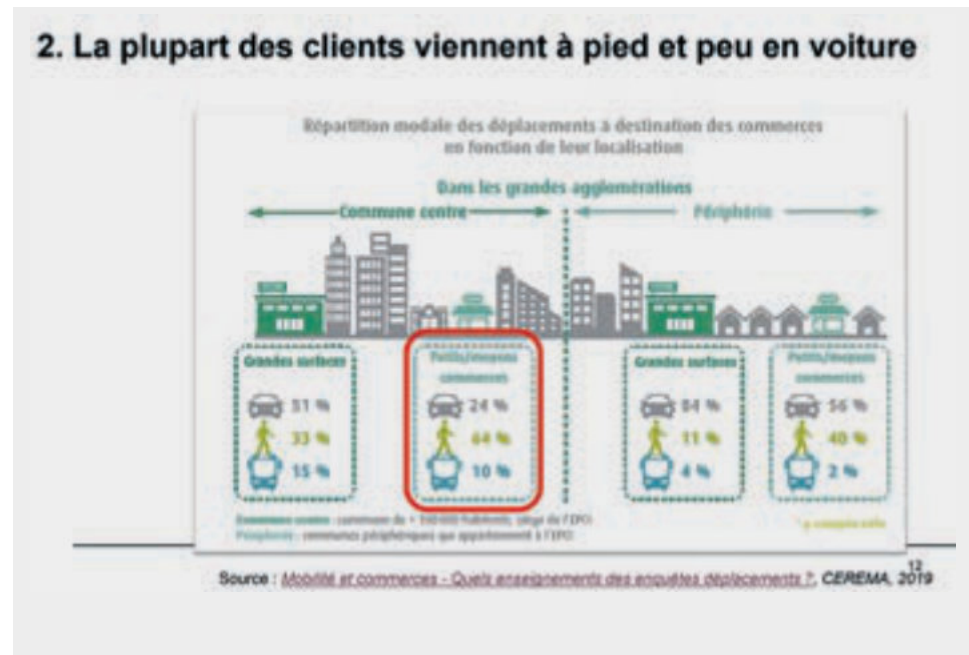
## 3.2 Autoluwe wijken, dode handel?

hun winkel rijden, overschatten het meest het belang van de auto voor hun klanten. Een andere reden kan zijn dat automobilisten 'mondiger' zijn dan de anderen. Zij zullen al sneller een opmerking maken richting de handelaar wanneer er geen parking is of het moeilijk was om tot bij de winkel te geraken, wat een vertekend beeld kan geven. Verder zullen handelaars soms hun verlies in omzet bij verkeerswerken erger voorstellen zodat ze meer compensatie krijgen van de gemeente voor hun verlies, wat zo een vertekend beeld toont van de impact van een verkeerswijziging op de handel.

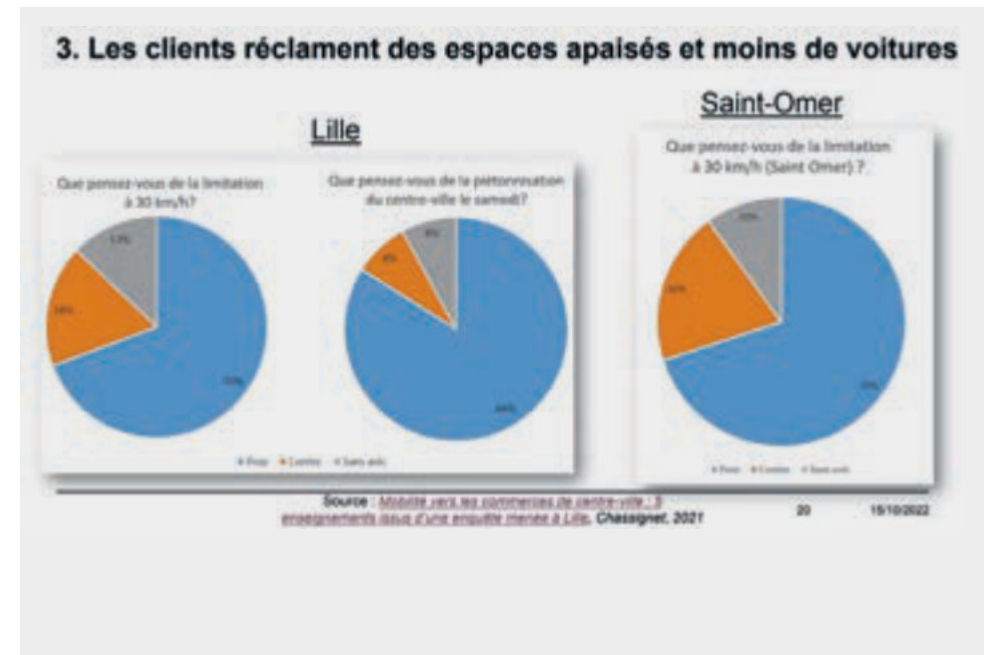
Omgekeerd kan ook het faciliteren van autoverkeer enkele perverse effecten hebben. Een goede autotoegankelijkheid van het stadscentrum werkt in de twee richtingen. Het vergemakkelijkt dus ook het uitrijden uit de stad, wat een potentieel verlies aan inkomsten betekent voor de handel in de stad. Daarnaast jaagt een teveel aan autoverkeer een deel van het cliënteel weg, gezien dit het stadscentrum minder aangenaam maakt om in te vertoeven.

Bij een studie in Spanje waarbij ze 14 steden onder de loep namen, zagen ze dat bij zowel grote als kleine steden de voetgangerszones geleid hebben tot winst voor de handel in die gebieden. Een meta-analyse van 45 studies in de Verenigde Staten en Canada komt tot dezelfde conclusie.

Om af te sluiten, een prachtig voorbeeld uit Arras, een kleine stad in het noorden van Frankrijk. Tot voor kort waren de twee centrale pleinen in feite grote openlucht-parkings. De stad besloot om één daarvan in een voetgangerszone te veranderen. De handelaars van die parking waren radicaal tegen deze plannen omdat ze het verlies van hun klanten vreesden. Nu, een paar jaar later, vragen de handelaars van het andere plein ook om een voetgangerszone, omdat hun collega's op het andere plein nu veel beter boeren dan hen.



Slide 2



Slide 3



“Het mobiliteitsbeleid lost niet alles op. Er is nood aan een proactief handelsbeleid.”

Marie-Charlotte Debouche,  
Clean Cities Campaign

“Tijdens de pandemie in 2020-2021 zagen we een vermeerdering in aankopen in meer residentiele buurten, omdat meer mensen telewerkten en alsdus hun inkopen meer in hun buurt deden.”

Fabrice Goffinet, hub.brussels

“Het aanleggen van een voetgangerszone in een bepaalde regio zal waarschijnlijk een andere handel aantrekken dan die die daar voordien was. De handel zal er wel overleven, maar zal zich ook aanpassen aan de nieuwe situatie.”

Anton Van Assche, UNIZO

“Zien we nu al een verschil in statistieken inzake vermeerdering van voetgangers door Good Move? Nog niet, gezien we momenteel in een transitiefase zitten en het meer tijd nodig heeft vooraleer deze cijfers zich stabiliseren.”

Fabrice Goffinet, hub.brussels

“Je moet de subtiliteiten en diversiteit van een wijk kennen alvorens een circulatieplan op te stellen.”

Marie-Charlotte Debouche,  
Clean Cities Campaign

“Het is belangrijk om onderzoek te doen in alle fases, op voorhand, tijdens en na de invoering van een circulatieplan en op te volgen welke effecten er zijn op de handel.”

Ela Callorda Fossati &  
Solène Sureau, ULB

“We hebben allemaal momenten waarop we een auto nodig hebben en wanneer de auto het meest efficiënte vervoersmiddel is. We stellen vast dat het om 15% van alle verplaatsingen gaat.”

Anton Van Assche, UNIZO

“We moeten handelaars de hand reiken. Bijvoorbeeld tijdens het opmaken van bevragingen.”

Marie-Charlotte Debouche,  
Clean Cities Campaign

“Het is belangrijk om goed te communiceren: het invoeren van een verkeersplan betekent niet dat de wijk wordt afgesloten.”

Marie-Charlotte Debouche,  
Clean Cities Campaign

“Er is een overaanbod aan bedrijfsruimtes aan de stedelijke rand en langs de grote wegen in Brussel. De markt voor bedrijventerreinen is verzadigd.”

Ela Callorda Fossati &  
Solène Sureau, ULB

## 3.2 Autoluwe wijken, dode handel?

### Lessen voor Brussel

In Brussel zijn er heel wat handelaren die reageren op de circulatieplannen en de impact die de plannen volgens hen hebben op hun handel. Bij de invoering ervan vraagt deze groep om de afschaffing omdat ze het gevoel hebben dat het te snel gaat, of dat ze hun klanten te verliezen.

De lezing van Chassignet toont dat deze angst vooral gevoed wordt door een gebrek aan data en kennis. Er is nood aan meer objectiviteit. De studies die Mathieu Chassignet toonden geven een aantal algemene vaststellingen. Maar dat sluit niet de noodzaak uit om in elke case meer specifiek onderzoek te verrichten. Zowel het Brusselse gewest als de gemeentes kunnen de invoering van de circulatieplannen zien als een kans om dit te verwezenlijken. Het beleid kan samen met de handelaars onderzoek voeren naar de klanten en hun vervoersmodi. Zo vertrekt men van een goed en objectief beeld van startsituatie vooraleer een plan wordt ingevoerd. Zo kan het plan ook gericht inspelen op bepaalde uitdagingen waar het handelsapparaat voor staat. Of kijken of en waar er moet bijgestuurd worden na invoering. Bovendien vergroot dit ook de betrokkenheid van de handelaren. Door samen met hen onderzoek te voeren naar hun cliënteel en de verwachtingen van die klanten, maar ook door daarna hierover met hen samen te zitten, en ook over de leveringen te spreken, levert niet alleen een correcter beeld op, maar ook een beter plan.

Daarnaast gaf Chassignet aan dat de meeste stadsmensen in hun buurt winkelen. Het is best om hier rekening te houden bij de uitrol van een circulatieplan. Een goed plan, gebaseerd op de 15minuten stad, kan dit nog versterken door in te zetten op goede wandel- en fietsinfrastructuur rond het handelscentrum. Zo zullen bewoners nog meer gestimuleerd worden in hun buurt te winkelen, wat de lokale handel zal boosten. Daarbij is het belangrijk te vertrekken van het feit dat circulatieplannen meer zijn dan mobiliteitsplannen. Ze vormen een hefboom voor een aangename publieke ruimte. Zoals Chassignet aangaf, hechten kopers veel belang aan de kwaliteit van de publieke ruimte. Het geeft een meerwaarde aan hun koopervaring. De circulatieplannen kunnen dus zo een boost geven aan de handel.

Gastspreker:

DORIEN MEULENIJZER werkte als beleidsadviseur toegankelijkheid bij de stad Leuven en aan de Katholieke Universiteit Leuven (KUL). Daarnaast is ze geëngageerd in diverse verenigingen van en voor personen met een beperking zoals de Nationale Vereniging voor Personen met een Handicap (VFG vzw) en de Leuvense Adviesraad Toegankelijkheid. Via haar initiatief FixAbility wil ze haar ervaringsdeskundigheid inzetten om bedrijven en particulieren verder te helpen bij het beter ontwerpen van de publieke ruimte en gebouwen aangaande fysieke toegankelijkheid.



Deelnemers debat:

DAVID SEFFER is mede-oprichter van "Kinumai", een vzw die het Brussels Gewest toegankelijker wil maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

MATHIAS DE MEYER is doctor in sociale antropologie. Hij is werkzaam bij Brussel Mobiliteit waar hij onder meer het toegankelijkheidsbeleid opvolgt.

GIDEON BOIE is architect-filosoof, oprichter van het collectief BAVO en gastprofessor aan Faculteit Architectuur van de KUL. Zijn onderzoek richt zich onder andere op zorgarchitectuur.

De volledige presentatie vind je terug op onze website: [www.a-atelier.be/nl/evenementen/quartiers-apaises-pmr-lesees](http://www.a-atelier.be/nl/evenementen/quartiers-apaises-pmr-lesees)

## 3.3 Autoluwe wijken, nadeel personen met beperking

Presentatie van gastspreker: Dorien Meulenijzer

Verhogen circulatieplannen de toegankelijkheid van de stad voor mensen met een beperking?

De invoering van circulatieplannen en de herverdeling van de publieke ruimte, leveren meer ruimte op voor actieve weggebruikers en voor personen met een beperking.

Het weren van transitverkeer en het invoeren van een parkeerbeleid waarbij geparkeerd wordt in randparkings, levert meer circulatie- en parkeer-ruimte op voor mensen die echt afhankelijk zijn van hun wagen. Het vlot vinden van nabijgelegen parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en zorgverleners vereenvoudigt in grote mate de toegankelijkheid en het comfort.

In deze lezing worden een aantal thema's uitgelicht, namelijk: Inclusiviteit en leesbaarheid van het publiek domein bij gemengde verkeersstromen, fietsstraten, vergroening, zitgelegenheid,

ondergrond, oversteekplaatsen en ruimte voor plezier, etc. Aan de hand van een aantal gebouwde en ongebouwde ruimtes uit het Leuvense duidt Dorien de leesbaarheid en de toegankelijkheid van het publiek domein.

Podiumkunstenzaal

De podiumkunstenzaal ligt in het centrum van de Benedenstad en vlakbij de Grote Markt. Het plein voor de zaal laat verschillende gemengde verkeersstromen toe. Fietsen en voetgangers delen er de ruimte maar ook leveringen zijn toegestaan. Voor blinden en slechtzienden zijn dergelijke drukke omgevingen, waar diverse fluxen elkaar kruisen, moeilijk leesbaar. Het is voor hen onduidelijk hoe zij zich er veilig doorheen kunnen verplaatsen. De ondergrond van het plein bestaat uit bolle kasseien. Die zijn moeilijk overrijdbaar voor rolstoelgebruikers en zijn monotoon grijs en dus onduidelijk voor blinden en slechtzienden. Daarnaast is het



Slide 1

### 3.3 Autoluwe wijken, nadeel personen met beperking

gebouw opgebouwd uit een glazen gevel met veel opengaande delen. Daardoor draagt ook het gebouw niet bij tot een duidelijke leesbaarheid van de plek.

Intussen heeft de stad Leuven een aantal verbeteringen aangebracht. Er werden gezaagde kasseien geplaatst die voor de rolstoelgebruikers gemakkelijker zijn om over te rijden en tevens werken als geleidelijn voor slechtzienden en blinden. Daarnaast zijn er tal van oversteekplaatsen bij gekomen.

#### Tiensestraat (Leuven)

De Tiensestraat, die een tweerichtingsstraat was, werd heringericht als woonerf. Dit levert extra buitenruimtes op voor de horeca en handel die de toegankelijkheid en de mogelijkheid om deel te nemen voor mensen met een beperking ten goede komt. Bij de aanleg van de terrasstructuren werden hoge drempels vermeden en werd de vrije doorgang op het publieke domein gevrijwaard.

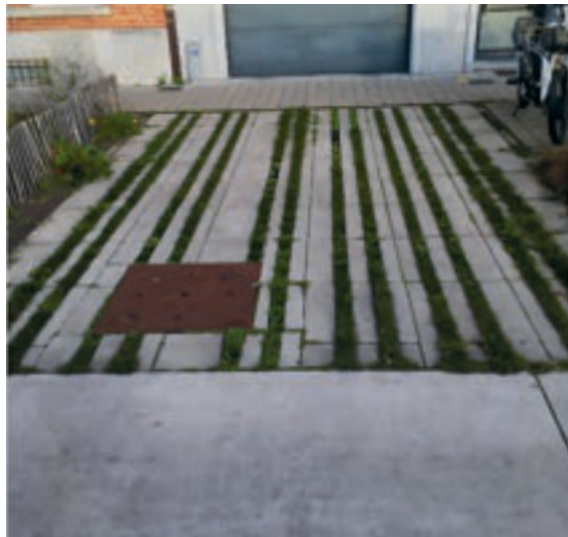
In deze straat werd ook een goot aangelegd die werkt als geleidelijn voor blinden en slechtzienden. Het voorzien van voldoende fietsenstalling vermijdt dat fietsen her en der worden achtergelaten wat de verplaatsing van mensen met een beperking kan bemoeilijken.

Bij de vergroening van de straat moet gewaakt worden dat de planten, bomen en struiken niet overhangen en de blinden en slechtzienden hinderen.

Bij geveltuinen met een kleine boord is het oppoortuin te vermijden dat ze uitdijen. De aanleg van groene zones moet steeds toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers.

#### De zitgelegenheid

Een inclusief ontwerp van banken en zitgelegenheden houdt er rekening mee dat rolstoelgebruikers niet altijd tegenover hun gesprekspartner willen zitten maar ook graag naast iemand willen kunnen zitten.



#### Création d'espaces verts:

- Mauvais exemple : difficile à traverser pour les personnes en fauteuil roulant
- Toujours prévoir une alternative

Slide 2

### 3.3 Autoluwe wijken, nadeel personen met beperking

#### Parkeerplaatsen

De positie en de manier waarop de parkeerplaats door personen met een beperking wordt gebruikt, zijn van belang. Zo een parkeerplaats zal bijvoorbeeld minder geliefd zijn bij rolstoelgebruikers wanneer deze gelegen is op een helling. Een duidelijk, gemakkelijk kiss-and-ride-systeem werkt op dit gebied.

#### Transport en toegankelijkheid

Alternatieve manieren van transport zijn ook zeer gewild. Zo is er in Dijon een elektrisch busje in de binnenstad waar je zonder reservatie van gebruik kan maken. In Spanje zijn er dan weer rolstoeltaxi's die je binnen de vijf minuten kan reserveren.

Vervolgens is er de toegankelijkheid voor zorgverleners waar men rekening mee moet houden bij de invoering van autoluwe wijken. Het is belangrijk om parking voor zorgverleners te voorzien in de onmiddellijke omgeving van hun patiënten. Hoe

korter, hoe beter. De administratieve rompslomp bij het invoeren van bepaalde systemen wordt ook best tot een minimum beperkt. Een *modal shift* richting zorgfietsen zou een creatieve manier kunnen zijn om hier een verschil te maken. Meer ondergrondse parkings voor automobilisten vergemakkelijkt het tevens voor de zorgverleners om bovengronds een parkeerplaats te vinden.

#### Consultatie en betrekking

Het is ten eerste aan te raden om mensen met een beperking te consulteren en te betrekken bij het invoeren van circulatieplannen. Zo is er de Leuvense Adviesraad voor Toegankelijkheid waarin meerdere personen met verschillende beperkingen zetelen. Op deze manier kunnen adviezen gegeven worden die alles omvatten en vaak ook een compromis inhouden van deze diverse beperkingen. Idem aangaande zorgverleners, waarbij men zich best beroept op de eerstelijnszones.



#### Importance des services de conseil

- Comité consultatif composé d'experts ayant une expérience propre en accessibilité
- Personnes de référence dans l'administration des villes et des municipalités
- Consultation de première ligne.

Slide 3

“Voor nieuwe gebouwen en herbestemmingen bestaat er wetgeving, maar mijn indruk is dat die niet altijd correct worden opgevolgd of afgedwongen.”

David Seffer, Kinumai vzw

“De circulatieplannen kunnen gezien worden als een opportuniteit om de ruimte meer toegankelijk te maken. De grote uitdaging voor het gewest is het toepassen van het kader dat nu al bestaat.”

Mathias De Meyer,  
Brussel Mobiliteit

“Bij het inrichten van autoluwe zones mogen we niet alleen denken in termen van verplaatsing, maar moeten we ook denken in de richting van interactie, entertainment, etc.”

Gideon Boie, BAVO

“De grote uitdaging bij het toepassen van het kader is wanneer er kwesties opduiken zoals erfgoed en milieu, waar er dan compromissen gesloten moeten worden.”

Mathias De Meyer,  
Brussel Mobiliteit

“Het gevaar met een checklist is dat het mogelijks incluief ontwerp een bijgedachte wordt. Het zou beter zijn om van het begin af aan bij het ontwerp al rekening te houden met de noden van mensen met een beperking.”

Gideon Boie, BAVO

“We moeten de principes van *universal design* toepassen. Dat betekent er voor zorgen dat het ontwerp en de openbare ruimte voor zoveel mogelijk mensen optimaal ontworpen is, zowel voor een kleuter als voor een bejaarde, een slechtziende, een persoon in een rolstoel, maar ook fietsers.”

David Seffer, Kinumai vzw

“Het grootste probleem bij het invoeren van circulatieplannen is dat er meestal enkel wordt gekeken naar hoe de circulatie aangepast wordt, maar dat er niet echt wordt nagedacht over het inrichten van die ruimte. Er wordt geen bijkomende reflectie gemaakt naar wat dit kan opleveren als een plaats om te zijn voor om het even wie.”

Gideon Boie, BAVO

“Wij schatten dat één persoon op honderd rolstoelgebonden is, maar in het straatbeeld zie je die rolstoelen niet. Dat komt volgens ons doordat de openbare ruimte niet altijd en overall toegankelijk is.”

David Seffer, Kinumai vzw

## 3.3 Autoluwe wijken, nadeel personen met beperking

### Lessen voor Brussel

Het voorbeeld uit Leuven leert hoe de integratie van adviesraad toegankelijkheid bestaande uit mensen met beperkingen een meerwaarde kan betekenen voor het ontwerp van de publieke ruimte. Goedbedoelde ontwerpen schieten vaak tekort op bepaalde aspecten voor bepaalde beperkingen. Wat voor de ene beperking een voordeel is kan voor de andere beperking een nadeel zijn. Het samenbrengen van een diverse groep ervaringsdeskundigen (slechtzienden, personen in een rolstoel, doven, mensen met autisme,...) kan ontwerpfouten voorkomen en kan de verschillende noden op elkaar afstemmen. Zo is voor mensen met een visuele beperking is een heldere, duidelijke aanleg zonder onverwachte struikelblokken en hindernissen nodig. Verschillende ondergronden en kleine drempels zijn daarbij een meerwaarde. Bij mensen in een rolstoel zijn drempels en uitgesproken texturen net een bron van ongemak.

Hoewel tegenstanders van de Goodmove plannen vaak de kaart trekken van de mensen met een beperking om hun gelijk aan te tonen. Blijken de mensen met een beperking precies het omgekeerde te ervaren. Het invoeren van autoluwe wijken en het herverdelen van de beschikbare ruimte maakt het mogelijk om zich comfortabeler voor te bewegen en voorzieningen te treffen die de bereikbaarheid van zorgverleners verbeteren.

Bij het invoeren van de autoluwe wijken zijn er een aantal maatregelen te treffen om te anticiperen op mogelijke negatieve gevolgen van de veranderingen. Werken op verkeersveiligheid, invoeren van fietsstraten, aanleg van comfortabele fietspaden en autoluwe straten, verhoogt het aantal fietsers drastisch. Dat betekent ook dat bijkomende fietsenstallingen nodig zijn om te vermijden dat fietsen her en der worden achtergelaten en zodoende de toegankelijkheid bemoeilijken.

De bereikbaarheid voor zorgverleners in autoluwe wijken moet geïntegreerd worden in de opmaak en de implementatie. Dat gebeurt aan de hand van doorgangspassen, het voorzien van voldoende zogenaamde blauwe parkeerplaatsen (parkeerplaatsen voor zorgverleners) en het inzetten op de modalschift voor de zorgverleners m.n. zorgfietsen. Het voorzien van inpandige reguliere parkeerplaatsen maakt plaats vrij voor strategisch geplaatste blauwe parkeerplaatsen. Rekening houdend met de werkdruk en beperkte tijd die de zorgverlener per patiënt heeft is een maximum afstand van 1 à 2 minuten en zonder bijkomende administratieve lasten te voorzien.

Voor de auto-toegankelijkheid voor de mensen met een beperking zelf zijn kiss-and-ride zones met een correcte handhaving noodzakelijk. De invoering van alternatieve vervoersmiddelen zoals bijvoorbeeld elektrische busjes zonder reservatiesysteem zouden het comfort en de bewegingsvrijheid enorm kunnen verbeteren.

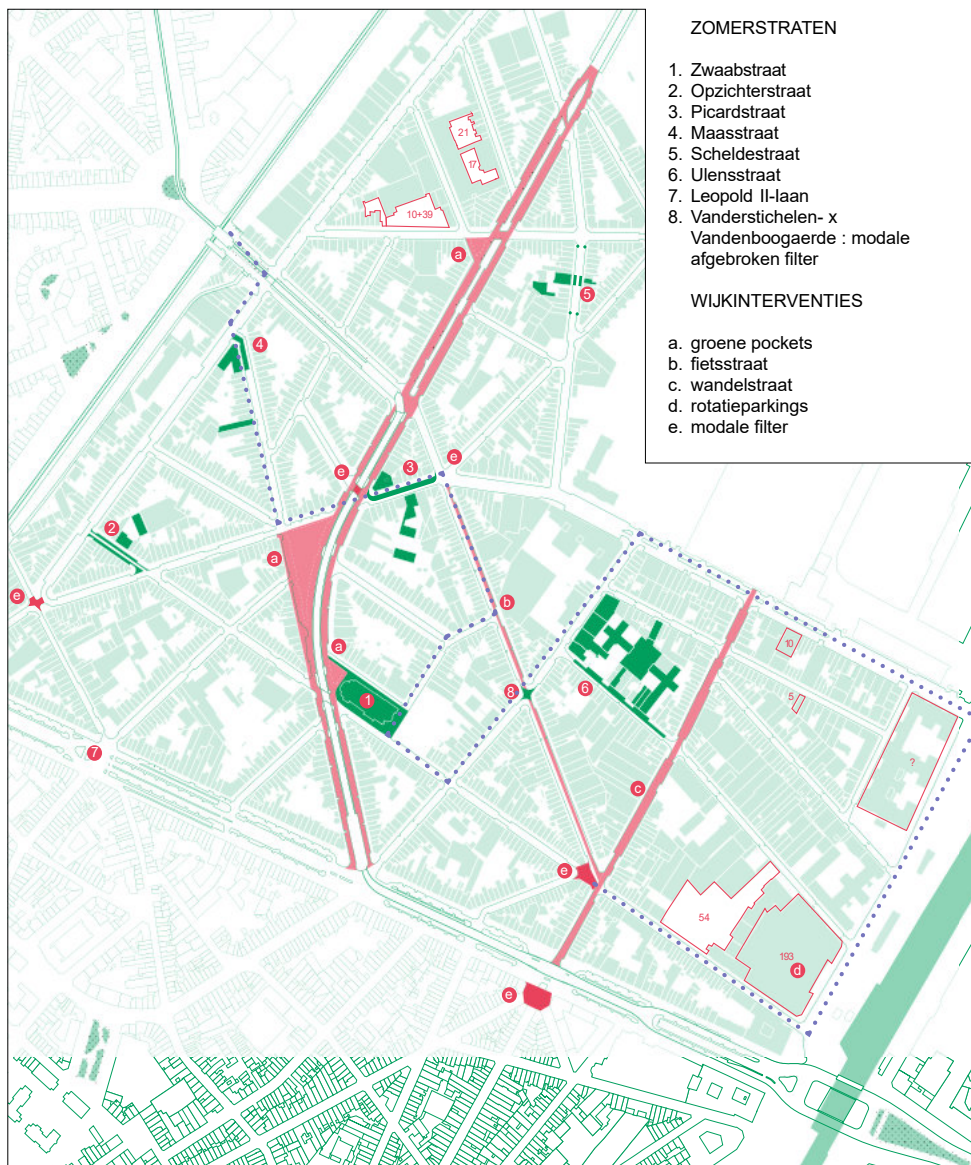
Uit de heraanlegprojecten in Leuven werden een aantal concrete aandachtspunten aangehaald. Startend met de keuze aan ondergronden en materialen, moeten te gladde ondergronden en te ruwe kasseistroken vermeden worden. Ontharden en het aanplanten groenzones kunnen best in afgelijnde zones gebeuren zonder uitdijende groenaanleg en geveltuinen. Grasdallen en andere waterdoorlatende ondergronden zijn vaak zeer moeilijk toegankelijk voor rolstoelgebruikers en dienen dus steeds gepaard te gaan met toegankelijke paden. Alsook zijn de integratie van geleidingen noodzakelijk voor bv slechtzienden om zich veilig door de publieke ruimte voort te bewegen.

Bij het positioneren van stadsmeubilair zoals banken is het nadenken hoe een rolstoelgebruiker de zitgelegenheid zal gebruiken een aanleiding om voldoende ruimte te voorzien naast de banken zodat de rolstoelgebruiker ook naast de bank kan zitten en niet steeds verplicht is om tegenover anderen te zitten.

# 4 Horizon Atelier

Op het einde van de zomer van 2022 en een zomer vol zomerstraten in Maritiemwijk werd een summerschool georganiseerd die de inzichten en ideeën rond de toekomst van de Maritiemwijk verbeeldde. Het resultaat was een krant en de eerste wijkactiekaart die als voorbeeld strekt voor de andere wijkactiekaarten die aangezet zijn tijdens het Horizon Atelier.

De wijkactiekaart houdt enerzijds een aantal langetermijnvisies in maar gaat ook over zogenaamde 'quick wins.' Quick wins zijn kleine aanpassingen, zoals richtingsveranderingen, snelheidsbrekers, beveiliging van zebrapaden, ... die een grote winst kunnen opleveren betreffende de verkeersveiligheid, comfort, luchtkwaliteit, ... Deze kaart toont de Maritiemwijk, afgebakend



door de PLUS-as op de Leopold II-laan en doorkruist door de COMFORT-assen Belgica- en Jubelfeestlaan. Elke dag rijden 5.000 wagens doorgaand verkeer door de straten van de wijk, als sluiproute of *shortcut*. Dit zorgt voor extra druk op de leefbaarheid van de wijk. In dit plan stellen we enkele interventies in de openbare ruimte voor met als doel meer leefbare, verkeersveilige straten en stedelijk groen. Sommige voorstellen zijn droombeelden, andere zijn 'quick wins': eenvoudige, interventies die op korte termijn veel verschil kunnen maken.

#### 1. Zwaabstraat

Onze zomers worden steeds warmer. Koelte wordt een gegeerd goed in de stad. De zoektocht naar frisse plekken om tijdens hete dagen af te koelen is geopend. Het vele beton en asfalt houden de warmte vast en voorkomen nachtelijke afkoeling tijdens hittegolven. Door dit stedelijk hitte-eiland-effect en het gebrek aan groene ruimtes is de nood aan verkoeling in dichtbebouwde en -bevolkte stedelijke wijken zoals Molenbeek het hoogst. Wie geen tuin of airconditioning heeft, zoekt toevlucht in de publieke ruimte.



Zwaabstraat



Opzichterstraat

Hoe kunnen we de bestaande koelteplekken versterken en toegankelijk maken voor de gemeenschap? Sint-Remi kan een antwoord bieden. Zowel binnenin als in de schaduw van het hoge stenen kerkgebouw is het 's zomers aangenaam vertoeven. De kerk krijgt een groene zijbeuk, compleet met een dak van klimplanten. Groene nissen vormen een rustpunt, beschut tegen de verzengende hitte. Regenwater van het kerkdak stroomt richting het speeltuintje achter de kerk en zorgt voor speelse verkoeling. De bankjes op het beboomde voorplein zijn de dag door bezet met zorgende ouders, keuvelende koppels en lachende vrienden, allen genietende van de behaaglijke schaduw.

#### 2. Opzichterstraat

In de Opzichterstraat bevindt zich Zonnelied, een centrum voor mensen met een mentale beperking. In deze verbeelding wordt gekeken hoe een 'zorgstraat' zou kunnen worden vormgegeven die rekening houdt met mensen met een visuele beperking, hoe een straat een geborgen gevoel kan geven, hoe een straat integraal toegankelijk kan worden gemaakt.

#### 3. Picardstraat

De Picardstraat is vandaag een transitstraat. Wanneer de straat autoluw wordt gemaakt, kan er veel meer: van terrassen op de hoeken, centrale ontharding, een fietslus, hoogstammige bomen tot energie opwekken in de ondergrond.



Picardstraat

# 4.1 Sint-Jans-Molenbeek

## 4. Maasstraat

Op de hoek van de Maasstraat bevindt zich een rusthuis dat in zichzelf is gekeerd en weinig interactie aangaat met de straat. Wat als de ruimte voor het rusthuis een aangename plek wordt waar familie op bezoek komt, waar getuind kan worden, waar buiten gegeten kan worden...?

## 5. Scheldestraat

In deze straat wordt geracet. Een eenvoudige vernauwing kan 2 vliegen in 1 klap slaan. De vernauwing vertraagt het verkeer en kan daarnaast een aangenaam terras worden voor de boekenwinkel en een fietsparkeerplaats.



Maasstraat

## 6. Ulensstraat

In deze straat zijn er twee scholen, een buurtcentrum en een moskee. In deze straat komen dus veel verschillende mensen samen. Het voorstel bestaat dan ook uit een aantal voorpleinen waar die verschillende groepen kunnen samen komen.

## 7. Leopold II-laan

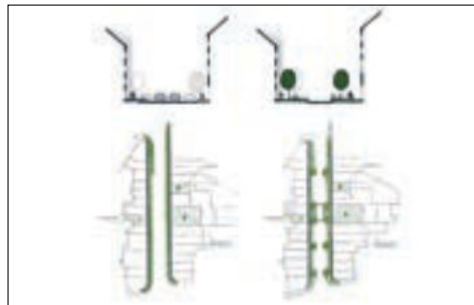
Deze ooit magnifieke boulevard is vandaag schrale ruimte waar zowel bovengronds als ondergronds de auto domineert. De omvorming van de Leopold II-as in een boulevard met een centrale groene ruimte en een rijke programmering kan van deze plek terug een bruisend stuk stad maken.



Ulensstraat



Scheldestraat



Scheldestraat

# 4.1 Sint-Jans-Molenbeek

## A. Groene 'pockets'

Langs de groene Jubelfeestlaan liggen open plekken die potentieel hebben als ontmoetingsplaats: het voorplein van de Sint-Remi kerk, het Bevrijders-square en het plein ter hoogte van de François Musstraat. Door deze plekken op te waarderen en te vergroenen worden ze een kleinschalig alternatief voor stadsparken. Het voorstel verbindt telkens gevel en plein. Zo worden de pleintjes geactiveerd met bestaande programma's zoals de kerk, winkels, cafés, restaurants, ...

## b. Fietsstraat

Comfortabel met de fiets. Auto is te gast.

## c. Winkelwandelstraat

De drukke Ribaucourtstraat is een typische, lokale handelsstraat met groentewinkels, snacks en kleinere interieurzaken. Vandaag is de straat vooral aan autoverkeer gewijd. Als verbinding tussen de handel in Laag-Molenbeek en de Gare Maritime op Tour & Taxis, heeft deze laan veel potentieel als wandelas.

## d. Rotatieparkings

Gebruiken we de publieke ruimte voor het stallen van privéwagens aan lage prijzen? Is er een alternatief voor het eindeloos zoeken naar parkeerplaats vlak bij je woonst? We analyseren bestaande parkeerinfrastructuur, zoals van supermarkten en particuliere bedrijven. Door de capaciteit van die parkings te optimaliseren en open te stellen aan buurtbewoners slaan we twee vliegen in één klap. Er komt publieke ruimte vrij en je parkeerplek is gekend. Daarnaast wordt ingezet op 'mobiliteit op maat' door middel van deelwagens die je kan gebruiken in alle maten wanneer je die nodig hebt.



Leopold II laan

## e. Modale filter

De Maritiemwijk wordt drukbezocht door transitverkeer. Daarnaast zijn er een aantal 'zwarte punten' waar veel (dodelijke) ongevallen gebeuren. Om deze problemen aan te pakken kan het principe van een modale filter worden ingezet. Dit is een wegontwerp dat de doorgang van bepaalde types voertuigen beperkt om gemotoriseerd verkeer om te leiden rond woonbuurten en naar grotere verkeersaders te sturen. Op die manier maken we actief verkeer zoals wandelen en fietsen aangenamer. We stellen onder andere een knip voor ter hoogte van de doorsteek van de trambedding en een aparte busbaan op de Jubelfeestlaan, daardoor ontstaan ook zes nieuwe parkeerplaatsen. Een geslaagd voorbeeld is het Mexicoplein, op de kruising van de Vanderstichelen- en Ribaucourtstraat. Vroeger een gevaarlijk kruispunt, vandaag een ontmoetingsplek die de lokale handelszaken erond doet floreren.



Leopold II laan

## 4.2

# Schaarbeek

In Schaarbeek woedt het debat heel heftig over Het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. De geplande wandeling diende aangepast te worden om geen olie op het vuur te gooien. Tijdens het Horizon Atelier kwam daarom de Brabantstraat in het vizier als plek waar veel te winnen is met het autoluw maken. De Brabantstraat werd dan ook als het startpunt voor de wijkactiekaart.

De Brabantstraat in Sint-Joost is een winkelstraat met een sterk internationaal karakter. De meeste winkels zijn populaire bazaars waar kleding, reistassen, tapijten en decoratieve lampen, olijven en dadels, potten en pannen tegen lage prijzen worden verkocht. Deze winkels bieden speciale producten en diensten gericht op de lokale migrantengemeenschappen en daarbuiten.

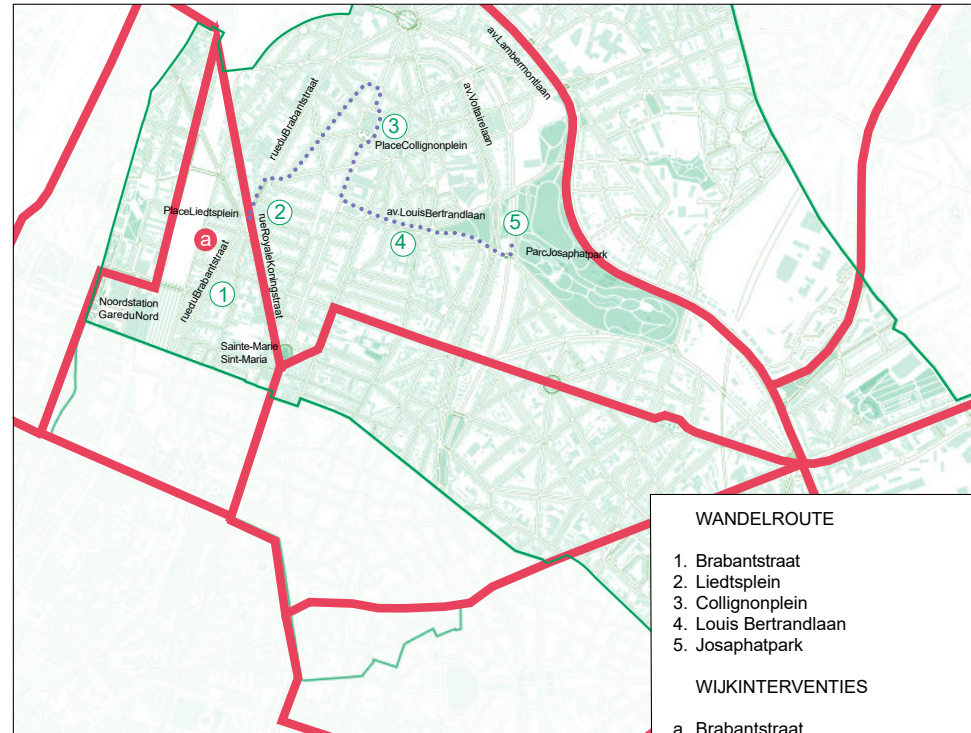
De levendige winkelstraat wordt gedomineerd door autoverkeer. Good Move beoogt de straat om te vormen tot een 'PLUS-as' voor voetgangers.

De deelnemers van het Andere Atelier stellen voor om de straat om te toveren tot een autoluwe winkelstraat. De straat is niet bijzonder breed

en een gedeelde drempelloze straat geniet daarbij de voorkeur. Daarbij komt er plaats vrij om de winkeliers in staat te stellen om hun waren, groenten en fruit aan te bieden in kraampjes, terwijl er voldoende ruimte overblijft voor voetgangers om te kuieren. Een gekende angst bij winkeliers is de toegankelijkheid van de winkel voor leveringen en ophalingen. De deelnemers van het Andere Atelier denken na over batchsystemen, inzinkende paaltjes en venstertijden voor klanten en leveranciers.

De Elsensesteenweg strekt tot voorbeeld van een transformatie van een verpauperde commerciële as die door zijn omvorming naar een gedeelde ruimte (openbaar vervoer / winkelwandelstraat) zelfs drukker werd dan de Nieuwstraat.

De verbeelding van het stedenbouwkundige bureau Urhahn toont een rijke invulling van een toekomstige winkelstraat. Waar plaats is voor veel meer dan enkel winkels: zitgelegenheid, rolstoeltoegankelijk, fietsenstalling, ontharding, groenaanleg, beschutting, water, ruimte voor experiment.



## 4.2

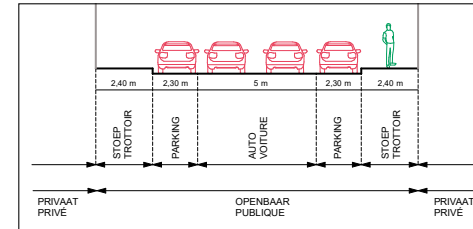
# Schaarbeek



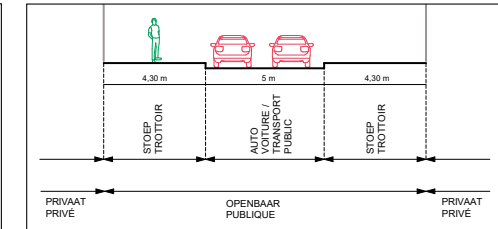
Elsensesteenweg - Brussel



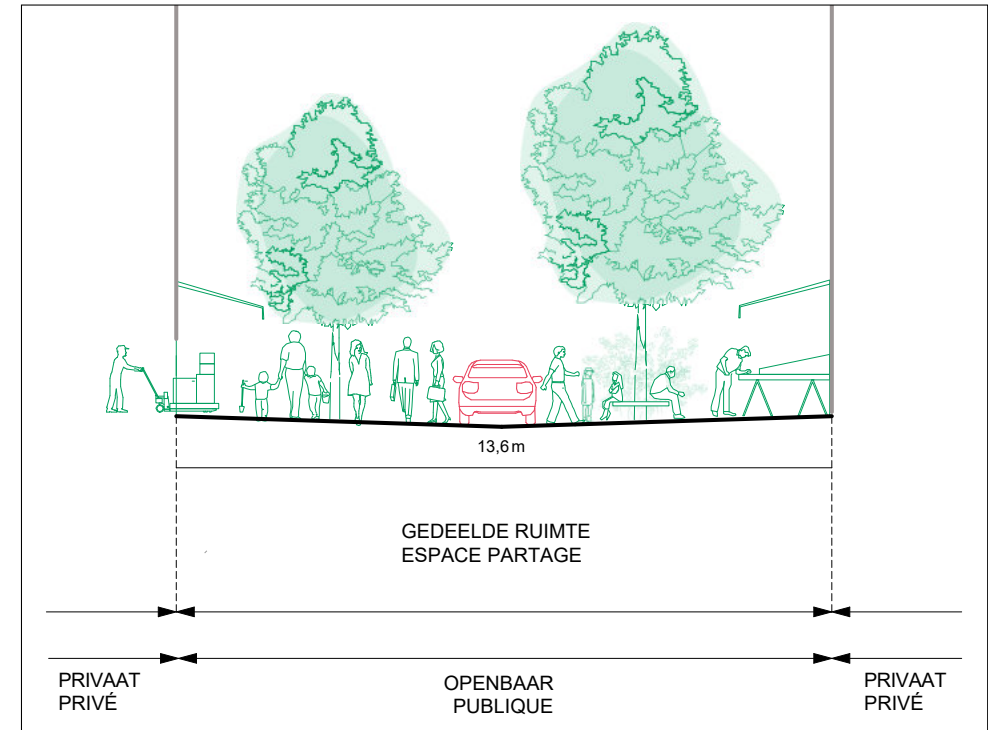
Centrumvisie Blade- - Urhahn



Brabantstraat - bestaande toestand



Brabantstraat - visie Good Move



Brabantstraat - Gedeelde autoluwe zone



## 4.3 Sint-Agatha-Berchem

Tijdens het Horizon Atelier werd voornamelijk gefocust op de scholen en schoolomgevingen die langsheen de wandelroute lagen. Er werd gekeken hoe -vertrekkende vanuit de schoolomgevingen- de buurt aangenamer, verkeersveilig en toegankelijk kunnen gemaakt worden.

Het Schweizerplein vormde de uitzondering op de insteek en vormde ook een onderwerp van debat. Het plein is recentelijk heraangelegd maar vormt nog steeds een problematisch kruispunt.



SCHOLEN	WIJKINTERVENTIES
1. Collège des 7 Etoiles	a. Kerkstraat Schoolstraat
2. Kasterlinden	b. Schoolvoorplein / Autoluw bouwblok
3. Institut Alexandre Herlin	c. Schoolpoort / Verkeersfilter
4. Basisschool Sint-Jozef	
5. Ecole communale de Berchem-Sainte-Agathe	
6. Instituut Saint Albert	
7. GO! Basisschool Zavelberg & GO! Technisch Atheneum Zavelberg	

## 4.3 Sint-Agatha-Berchem

De wijkactiekaart van Sint-Agatha-Berchem focust op 3 interventies. De eerste interventie betreft de reconversie van een grote parking die geprangd zit tussen de Basisschool Les Glycines en de nieuwe Sint-Agathakerk. Het schrappen van de parking creëert een voorplein voor de school en de kerk.

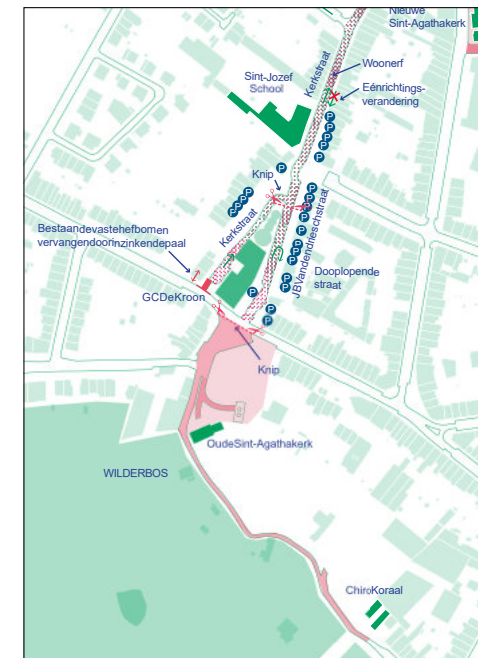
De tweede interventie vertrekt van de bestaande schoolstraat van de Sint-Jozefschool waarbij de link gelegd wordt met het nabijgelegen kerkvoorplein van de oude Sint-Agathakerk en het achterliggende Wilderbos.

De combinatie van beide interventies vormt een kwalitatieve, zachte verbinding tussen het Schweizerplein en het Wilderbos.

De derde interventie is een zogenaamde quick win ter hoogte van het atheneum Zavelberg, waarbij een eenvoudige ingreep een grote positieve impact kan hebben op het circulatieschema rond de school en voor de buurt.

a. Kerkstraat- Schoolstraat

De Kerkstraat was de eerste schoolstraat van Sint-Agatha-Berchem en werd ingevoerd in 2020. De schoolstraat wordt 's ochtends en 's avonds afgesloten met een mobiele barrière. De schoolstraat werd verschillende keren afgeschaft en terug ingevoerd. Hoewel de positieve effecten van de schoolstraat duidelijk zijn, is een mobiele bareel die bemand moet worden kwetsbaar in zijn voortbestaan op lange termijn. Een definitieve schoolstraat in de vorm van een woonerf waarin enkel bewoners toegelaten worden, kan een duurzamere oplossing zijn. Dit kan door de mobiele barrière te vervangen door een inzinkbare paal met nummerplaattherkenning, het middendeel van de Kerkstraat voor de school te veranderen naar een éénrichtingsstraat in noordelijke richting en een knip te voorzien aan de JB Vandendrieschstraat waardoor deze straat doodlopend wordt en de parkeerplaatsen van De Kroon toegankelijk blijven voor bezoekers. Aan de overzijde van de straat wordt het voorplein van de oude Sint-Agatha kerk gedomineerd door parking. Deze uitzonderlijk mooie plek die bovendien toegang geeft tot het Wilderbos, zou vrij van auto's moeten worden gemaakt.



Referentie

a.

# 4.3 Sint-Agatha-Berchem

b. Schoolvoorplein / autoluw bouwblok

Momenteel wordt het Koning Boudewijnplein voor de gemeentelijke basisschool Les Glycines en de nieuwe Sint-Agathakerk gebruikt als openlucht parking voor 58 parkeerplaatsen. Deze plek heeft veel meer potentie om een echt "schoolvoorplein" te worden. Gekoppeld aan de kerk, een onderbenutte groene zone langs de Soldatenstraat en de reeds geknipte Kerkstraat zou een nieuw schoolvoorplein kunnen worden omgevormd tot een autoluw bouwblok. Waarbij het Sint-Agatha Voorplein, het Schweitzerplein en het nieuwe schoolvoorplein verbonden worden. Het wordt een ontmoetingsplek om te spelen, bewegen en ontmoeten en zet ook in op veilige trajecten naar school. Gekoppeld aan de groene zone.



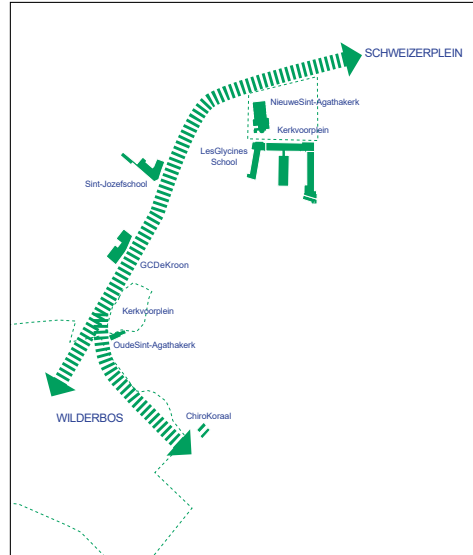
b.



Referentie

a. + b.

De combinatie van beide voorstellen resulteert in een verkeersluwe verbinding tussen het Schweitzerplein en het Wilderbos en de achterliggende chirolokalen.



a. + b.

# 4.3 Sint-Agatha-Berchem

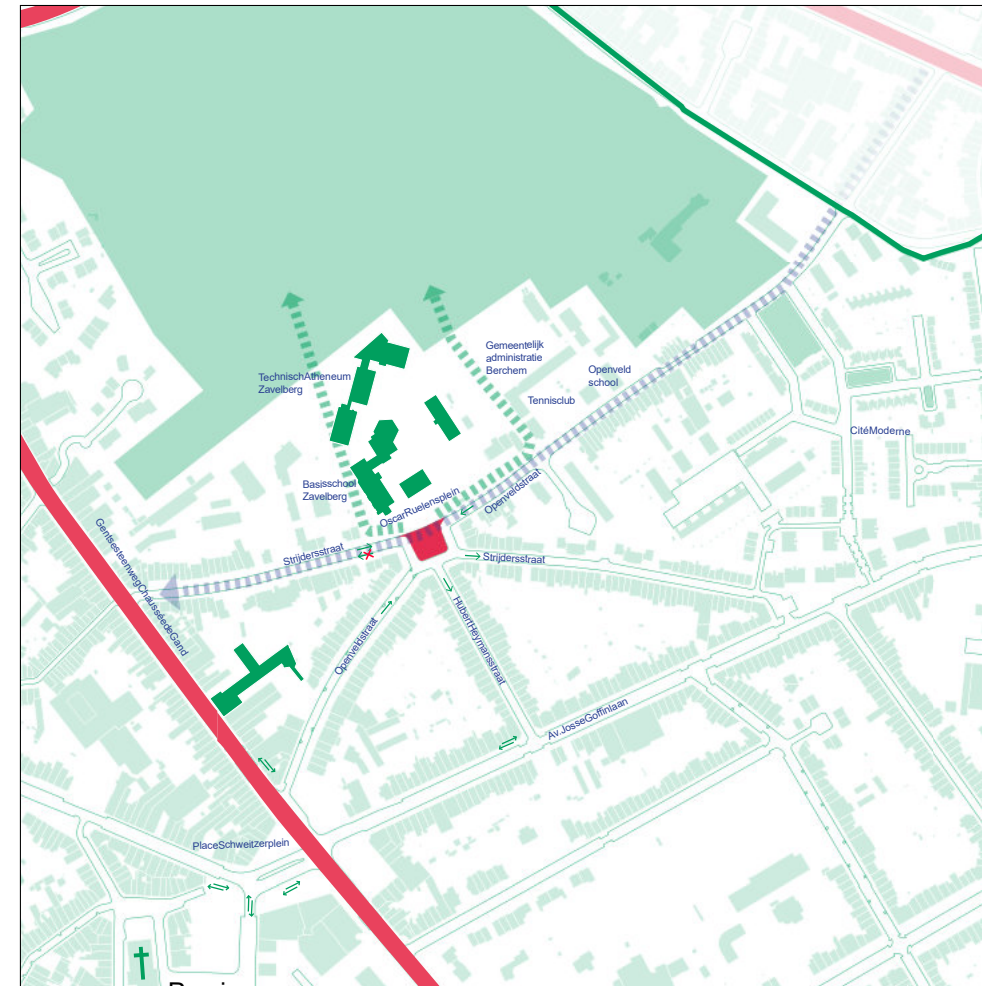
c. Quick win: schoolvoorplein wordt verkeersknip

Het Oscar Ruelensplein kan bezwaarlijk een 'plein' genoemd worden. Het is een rotonde bestaande uit schraal groen met een voetpad rond en houten paaltjes. Het asfalt errond is overgedimensioneerd.

De Zavelbergscholen zitten verscholen achter een haag en enkele waardevolle, volgroeide bomen. Niets doet vermoeden dat achter de school ook nog de laatst overgebleven landbouwzone verscholen ligt.

Door de rotonde te verbinden met de school en deze om te vormen tot een volwaardig plein krijgt de school een groot voorplein op schaal van de school. Door ook de haag te verwijderen krijgt de school een gezicht en een inkom naar de wijk. Daarnaast zijn er enkele interessante dwarse, zachte verbindingen te maken met de achterliggende landbouwzone.

De Openveldstraat/Strijdersstraat langs de school vormt een transitas tussen de Keizer Karellaan en de Gentssteenweg. Het knippen van de rotonde en de richtingsverandering van de Strijdersstraat levert een interessante circulatieverandering op.



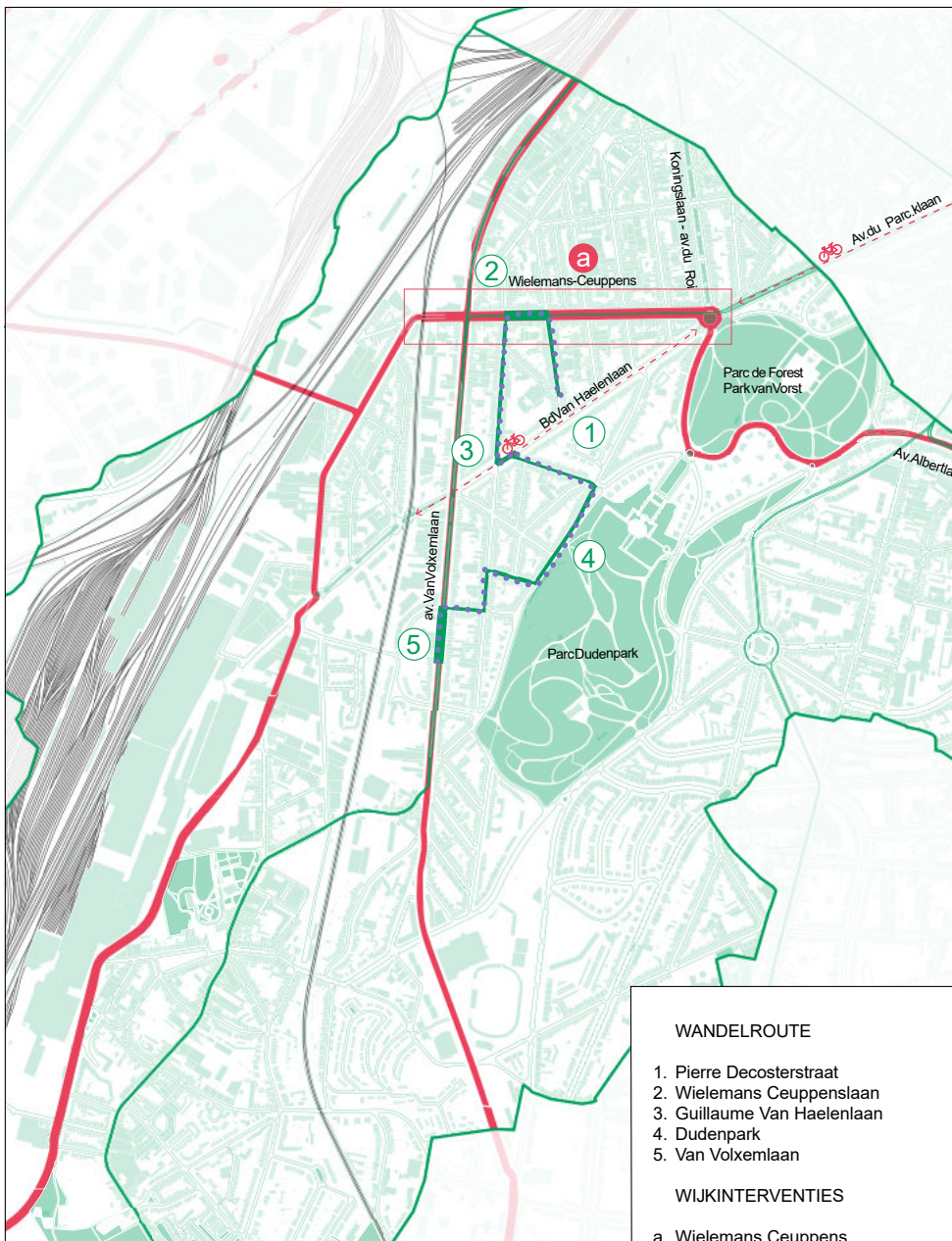
c.

# 4.4

# Vorst

Tijdens de workshop werd de Wielemans-Ceuppenslaan naar voren geschoven als startpunt van de 'Wijkactiekaart Vorst.' Deze structurende as in het hart van Vorst wordt vandaag gedomineerd

door wagens waar geen enkele verkeersmodus tevreden over is. Het Andere Atelier stelt dan ook voor om de verkeersmodi op te splitsen en te verdelen met de Guillaume Van Haelenlaan.



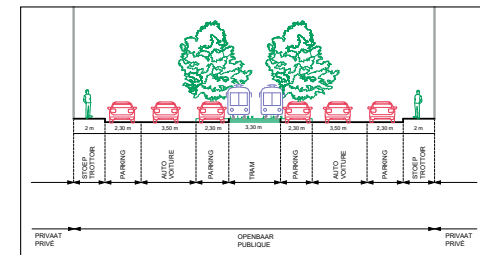
# 4.4

# Vorst

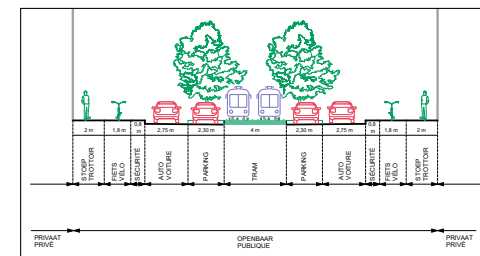
## a. Wielemans Ceuppenslaan wandelas - Van Haelenlaan fietsplus-as.

De historische laan maakte deel van de "Grote Ring" rond Brussel in het 'Algemeen Plan voor de uitbreiding en verfraaiing van de Brusselse agglomeratie' van Victor Besme uit 1866. Het plan hertekende Brussel naar Parijs' model met grootstedelijke tracés en nieuwe Brusselse wijken in opdracht van Leopold II. De prestigieuze laan werd samen aangelegd met de omliggende straten, de verbinding met het Zuidstation en het park van Sint-Gillis-Vorst. De tramlijn was één van de eersten van Brussel, waardoor de laan een commerciële invulling kreeg.

Vandaag is de Wielemans Ceuppenslaan één van de belangrijkste verkeersassen in Vorst met twee rijvakken, vier parkeerstroken, twee meter brede voetpaden en een centrale tramlijn. De boulevard van weleer waar de ruimte gedomineerd werd door voetgangers wordt vandaag vooral ingenomen door auto's en de tram.



Wielemans Ceuppens - bestaande toestand



Wielemans Ceuppens - visie Good Move



Wielemans Ceuppens - voorstel Andere Atelier

## 4.4

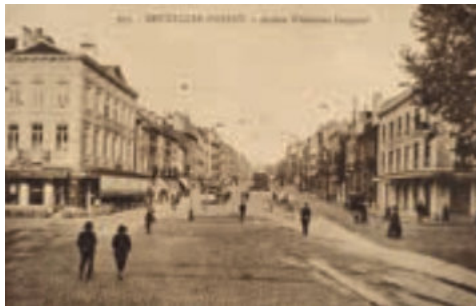
## Vorst

Good Move beoogt de straat om te vormen tot een PLUS-as (d.w.z. een hoofdroute) voor zowel autoverkeer, voetgangersverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer. Hoewel de straat een breedte van 23 meter heeft, wezen de deelnemers van het Andere Atelier erop dat het combineren van de vier modi als PLUS te ambitieus is. Dit zal resulteren in te smalle trottoirs en te smalle fietspaden.

In plaats daarvan stelt het Andere Atelier voor om het PLUS-fietspad te verplaatsen naar de Guillaume Van Haelenlaan en bij de heraanleg van de Wielemans Ceuppenslaan te focussen op een comfortabele wandelboulevard en vergroening. Brede aangename trottoirs met bomen, banken, waterfonteinen, spelelementen, komen de lokale winkeliers ten goede en versterken de wandelverbinding met het Park van Vorst.



Wielemans Ceuppens anno 2019



Wielemans Ceuppens anno 1920



Refe. Av. Diagonal - Barcelona Kwalitatieve wandelroute

## 5

## Conclusies

### Leidt het invoeren van circulatieplannen onvermijdelijk tot een verkeerstoename op grote verkeersassen?

Als we kijken naar de studies die Frédéric Heran naar voren heeft geschoven tijdens onze eerste lezing, kunnen we concluderen dat circulatieplannen niet noodzakelijk leiden tot meer verkeer op de grote assen.

Verkeersverdamping speelt hier een grote rol. Dit fenomeen treedt in werking wanneer mensen een bepaalde route minder gaan gebruiken als gevolg van het invoeren van verkeersmaatregelen die het minder aantrekkelijk maken om deze weg te nemen. We zien dat automobilisten zich veel sneller en beter aanpassen dan men voordien dacht. Natuurlijk niet onmiddellijk. Men moet mensen de tijd geven om zich aan te passen. Zes maanden op zijn minst, anders ziet men het effect niet optreden.

Het omgekeerde is ook waar. Hierbij spreekt men van geïnduceerd verkeer, waarbij een nieuwe

weginfrastructuur een toename van gemotoriseerd verkeer tot gevolg heeft. Het heeft dus geen zin om hierin te investeren, gezien je binnen de kortste keren toch terug files hebt als gevolg van deze verkeerstoename.

Hoe meer alternatieve oplossingen beschikbaar zijn waarop een autogebruiker kan overschakelen, hoe beter de weggebruiker zich aanpast aan de nieuwe situatie. Circulatieplannen moeten zich dus met alle modi bezig houden.

De leefbaarheid voor de bewoners van de grote assen blijven ook een belangrijk punt. Het is logisch dat ook zij snakken naar de verbeteringen die elders – in de wijken – zichtbaar en tastbaar zijn. In de maanden onmiddellijk na de invoering van een circulatieplan moeten maatregelen genomen worden om de overlast op de grote assen zo goed mogelijk te beperken.

### Zal het uitvoeren van de circulatieplannen er onvermijdelijk toe leiden dat verkopers klanten verliezen?

Bij onze tweede lezing heeft Mathieu Chassignet kunnen aantonen dat een potentieel verlies aan klanten nergens op gestoeld is. Integendeel. We zien telkens dezelfde resultaten terugkomen in diverse studies.

Een eerste vaststelling: Het merendeel van het cliënteel van een winkel woont in diezelfde buurt. Mensen die in het stadscentrum wonen, blijven in het centrum om te winkelen, terwijl mensen aan de rand meer daar zullen blijven om te shoppen. Dit geldt voor zowel grote als kleine steden.

Daarnaast zien we dat het grootste deel van de klanten te voet komt en maar weinigen met de auto. Het gebruik van de auto staat omgekeerd evenredig aan de grootte van de stad. Hoe groter de stad, hoe meer mensen de auto laten staan voor andere vervoersmiddelen. Wanneer een stad meer dan

20.000 bewoners telt, is het aandeel van de auto rond de 50%, terwijl wanneer men opschaaft naar 300.000 inwoners dit nog maar 20% wordt.

Vervolgens werd er aangehaald dat klanten een grotere vraag hebben naar autoluwe wijken dan naar meer auto toegankelijkheid. Bredere voetpaden, meer openbaar vervoer en meer groen wegen veel zwaarder door dan een makkelijk bereik met de auto naar de winkel.

Tot slot komen we tot de vaststelling dat handelaars het aandeel klanten die met de auto komt systematisch overschat. Dit heeft meerdere redenen waarvan de voornaamste is dat de handelaar die met de auto naar zijn winkel rijdt, het belang van de auto veel hoger inschat bij hun klanten dan eigenlijk het geval is. Het aandeel voetgangers en fietsers wordt enorm onderschat.

### Hoe kunnen circulatieplannen personen met een beperking het leven gemakkelijker maken?

Met de publieke ruimte die zal vrijkomen van zodra de circulatieplannen hun intrede doen, kunnen we keuzes maken over hoe die ruimte er zal uitzien. Dorien Meulenijzer heeft in onze derde lezing uitgeweid hoe dit recht kan doen aan mensen met een beperking.

Bij gemengde verkeersstromen - bijvoorbeeld in een voetgangerszone - moet het duidelijk zijn hoe blinden en slechtzienden zich veilig kunnen verplaatsen binnen deze omgeving. Ook de ondergrond dient geschikt te zijn voor rolstoelgebruikers om over te rijden. Duidelijke oversteekplaatsen, gezaagde kasseien en duidelijke geleidelijnen maken de omgeving veel inclusiever en leesbaarder. Prikkelarme hoekjes zorgen ervoor dat het publiek domein ook inclusief is voor mensen met een profiel op het autismespectrum.

Horeca en handel kunnen mensen met een rolstoel tegemoet komen door enerzijds terrasstructuren

zonder drempels te plaatsen en anderzijds een oprijplaat te installeren bij de ingang.

Wanneer men een straat wil vergroenen, moet men erop toekijken dat er geen groen op ooghoogte hangt, noch dat het te veel uit een geveltuin deint. Een groene zone hoort ook toegankelijk te blijven voor rolstoelgebruikers.

Voorts zijn voldoende weldoordachte parkeerplaatsen voor zowel personen met een beperking als zorgverleners essentieel. In de onmiddellijke omgeving van waar men moet zijn en optimaal toegankelijk is hier de boodschap.

Mensen met verschillende beperkingen consulteren bij het opstellen en invoeren van circulatieplannen zorgt ervoor dat adviezen allesomvattend zijn. Gemeenten kunnen een adviesraad toegankelijkheid oprichten of mensen met een beperking toevoegen aan hun adviesraad mobiliteit.

### Nagedachte

We kunnen van een bewogen jaar spreken qua mobiliteit wanneer we terugkijken op 2022. De invoering van de circulatieplannen in Brussel liep niet zoals verwacht. De tegenreactie was onverwacht hevig.

Sommige gemeentes hadden te maken met een luide minderheid die de gemeenteraden kaapte om hun mening er op een onvriendelijke manier duidelijk te maken, wat al gauw betekende dat het terug naar af was voor de circulatieplannen daar. We betreuren dit want om het effect van de plannen te kunnen meten, moet het plan toch zeker enkele maanden stand houden.

De reactie op de circulatieplannen legt een pijnlijke waarheid bloot. Vele mensen voelen zich niet betrokken of vrezen de negatieve impact van de plannen. Het toont de nood aan informatie, degelijke participatie en een focus op de voordelen die de plannen met zich meebrengen. Met onze lezingen hebben we geprobeerd hieraan bij te dragen. Met ambitieuze beslissingen hoeven de grote assen niet onleefbaar te worden. De handel hoeft niet af te zien van circulatieplannen. Ook voor mensen met beperkte mobiliteit kunnen de circulatieplannen een meerwaarde zijn als er met hen rekening gehouden wordt.

## Dankwoord

Het Andere Atelier was niet mogelijk zonder de inbreng van de vele deelnemers tijdens de acht activiteiten. Het Andere Atelier bedankt iedereen die op één of meerdere activiteiten aanwezig was en deelnam aan het debat rond verkeer, veiligheid en circulatieplannen op een wandeling, een lezing en/of in het ontwerpatelier.

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), Lieselotte Gevens (BRAL), Wiet Vandaele (Heroes for Zero), Arne Smeets (Heroes for Zero), Annekatrien Verdickt (Filter Café Filtré Atelier) en Lotte Luykx (Filter Café Filtré Atelier) hebben deze organisaties doorheen het hele traject vertegenwoordigd. Pieter Abts nam de algehele coördinatie voor zijn rekening.

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



## Veel dank aan:

De sprekers van onze lezingen Frédéric Héran, Mathieu Chassignet en Dorien Meulenijzer. De panelleden Kristof De Mesmaeker, Rien van de Wall, Olivier Fourneau, Anton Van Assche, Fabrice Goffinet, Ela Callorda Fossati, Solène Sureau, David Seffer, Mathias De Meyer en Gideon Boie. Bedankt om in debat te gaan met de drie sprekers tijdens één van onze lezingen.

Benjamin Tollet, Pieter Fannes, Laurens Heinen, Joris Van De Cruys en Eric Quinet van de lokale afdelingen 1080/0, 1030/0, 1082/0 en 1190/0 van Heroes for Zero. Zij gidsten ons doorheen de straten van Molenbeek, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem en Vorst tijdens onze Boots on the Ground wandelingen.

De moderators Veerle de Vos, Marie-Charlotte Debouche, Liesbeth Indeherberge;

De ontwerpers Lotte Luykx en Annekatrien Verdickt voor de verbeeldingen en moderatie van de ontwerp workshop 'Horizon Atelier';

Manu Pinto (Epiproduct), Habib Dialo en Sérgio A. Pellissari 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 de vormgeving van de communicatie;

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

Arthur Galant die de vertaling voor zijn rekening nam;

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

## COLOFON

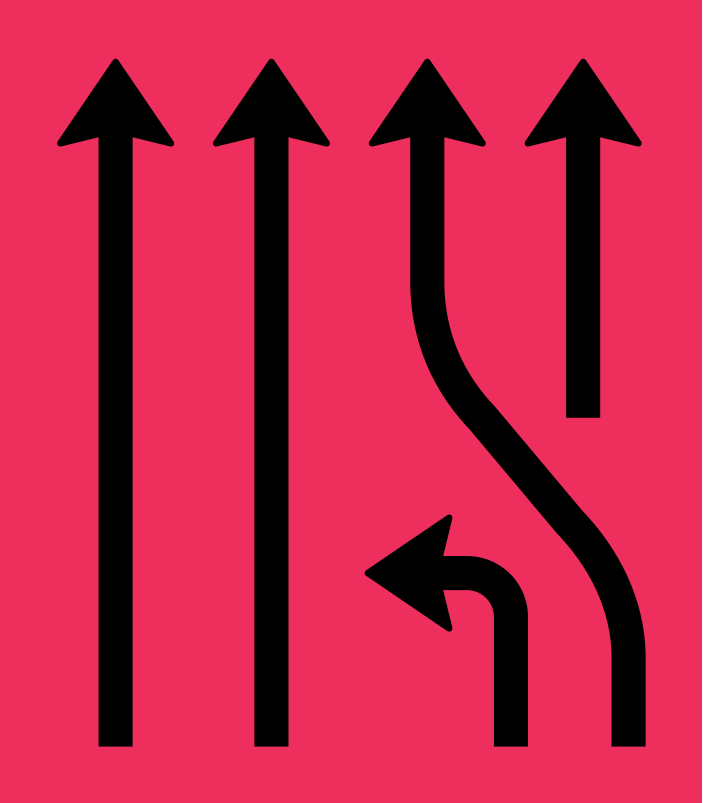
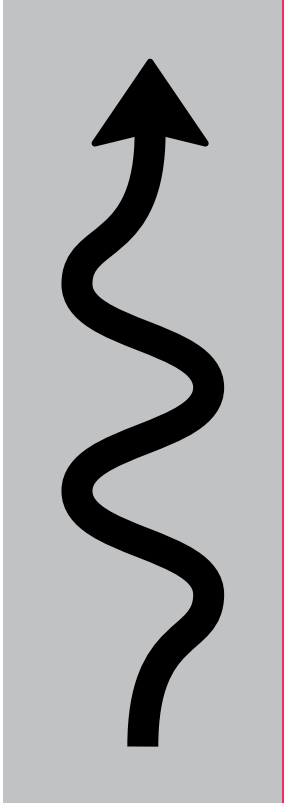
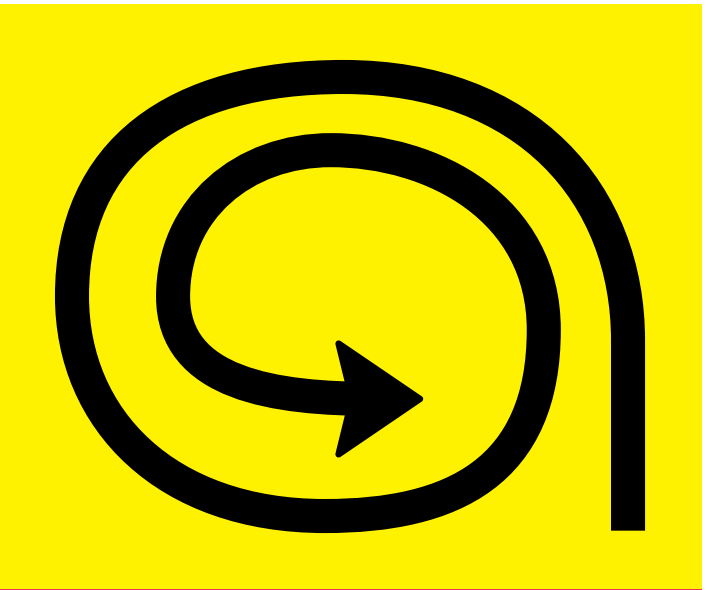
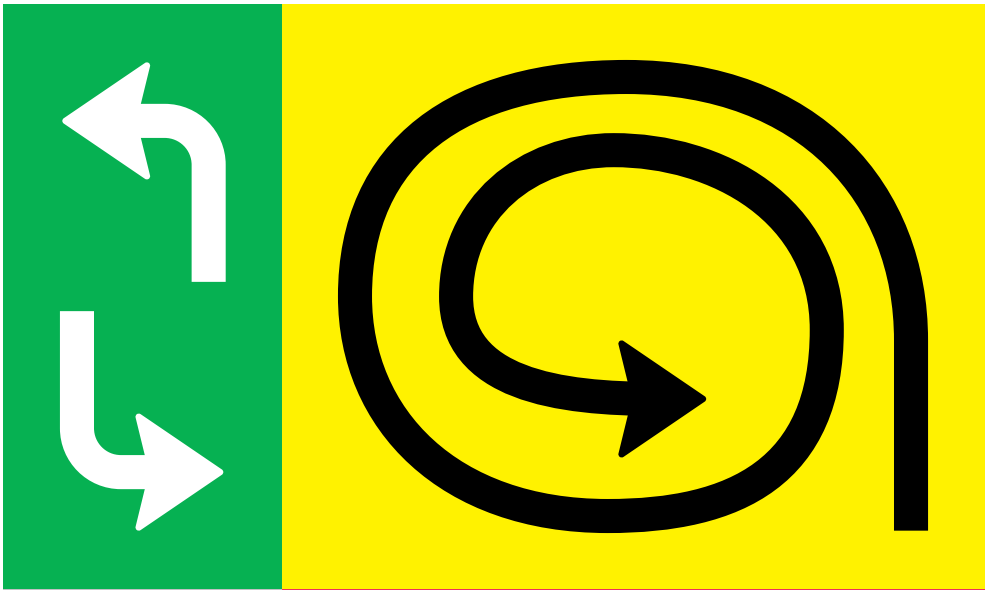
Teksten (Redactieteam & eindredactie):  
*Pieter Abts* (projectcoördinator),  
*Arne Smeets* en *Wiet Van Daele*  
(Heroes for Zero), *Lieselotte Gevens*  
en *Maya Maes* (BRAL), *Annekatrien*  
*Verdickt* en *Lotte Luykx* (FCF-A).

Illustraties & Ontwerpbeelden:  
*Annekatrien Verdickt* en *Lotte Luykx*  
(FCF-A)

Foto's: *Ivan Put*,  
Vormgeving: *Andreas Depauw*

Verantwoordelijke Uitgevers:  
Het Andere Atelier - D/2023/1969/2

BRAL  
Zaterdagplein 13  
1000 Brussel



2022 / 2023