

Good Neighbourhood

A.2 De wijken verkeersluw maken

De ambitie is om grote verkeersluwe zones te creëren aan de hand van een verkeersplan dat de lokale en actieve mobiliteit stimuleert, alsook het lokale openbaar vervoer. Gemotoriseerd doorgaand verkeer wordt er dus ontraden. Prioriteit wordt gegeven aan de levenskwaliteit van de bewoners, bezoekers en iedereen die er werkt.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



De stand van zaken betreffende de uitvoering van de acties verschilt per wijk, en wordt daarom samengevat in onderstaande tabel, in kolom 2.

- Een implementatiestrategie uitstippelen die is aangepast aan elke maas
- Verkeersplannen uitvoeren
- Indien nodig fysieke veiligheidsinrichtingen uitvoeren alsook herinrichtingsprojecten in de verkeersluwe openbare ruimte
- Fysieke veiligheidsinrichtingen (oversteekplaatsen, fietsstraten) en herinrichtingsprojecten van verkeersluwe openbare ruimten uitvoeren
- De impact van verkeersluwe wijken evalueren

Analyse van de vooruitgang en obstakels

Als gevolg van de controverse rond de uitvoering van deze actie in bepaalde wijken is het nuttig te herinneren aan de nagestreefde doelstellingen.

Het hoofddoel is om **de openbare ruimte (wegen) in de wijken te herverdelen** ten gunste van de wandelaars, de fietsers en het openbaar vervoer. Dit wil zeggen vervoerswijzen die minder ruimte innemen, stiller zijn en minder vervuילend zijn dan de privéwagens, en die daarom beter aangepast zijn aan de stedelijke context. Het doel is ook om ruimte vrij te maken voor andere activiteiten dan verplaatsingen, namelijk: terrassen, rust- en speelplekken, beplanting, enz. En tegelijkertijd de hinder, waaronder verkeersonveiligheid veroorzaakt door het overvloedige verkeer, te verminderen. De *absolute* voorwaarde daarvoor is een vermindering van de verkeersdruk en dus een wijziging van het verkeersplan, met als doel het zogenaamde “doorgaande verkeer” te verminderen.

Ingrijpen in de verkeersplannen is op zich niets nieuws. Al tientallen jaren passen wegbeheerders - en in het bijzonder gemeenten - rijrichtingen aan om het verkeer in woonstraten te beperken, tegenrichtingen voor bussen of trams te creëren en bestaande kruispunten om te vormen. De nieuwigheden in het kader van actie A.2 zijn enerzijds de omvang van de ingrepen, die is uitgebreid tot de zeer grote wijken (1 à 2 km²) die worden begrensd door de voor het verkeer structurerende wegen, en anderzijds het uitvoeringstempo. Het was immers aanvankelijk de bedoeling om elk jaar studies op te starten voor vijf nieuwe wijken en deze studies binnen vijf jaar af te ronden.

Om deze ambitie te ondersteunen, heeft het gewest een nieuw instrument ontwikkeld: het lokaal mobiliteitscontract (LMC). Dit contract voorziet onder meer in de financiering van de studiefase, subsidies aan gemeenten voor de uitvoering op gemeentewegen en de interventie van Brussel Mobiliteit voor de uitvoering op gewestwegen (zie actie E.1).

De eerste oproep tot kandidaatstelling aan de gemeenten werd eind 2019 uitgeschreven. Na afloop van het selectieproces heeft de Brusselse

Hoofdstedelijke Regering tien kandidaturen gevalideerd (juni 2020). De studiefasen kwamen geleidelijk op gang vanaf de tweede jaarhelft 2020 voor de eerste vijf projecten en vanaf de eerste jaarhelft van 2022 voor de volgende vijf projecten.

De stand van zaken van deze eerste tien projecten in het 1^{ste} kwartaal van 2024 wordt samengevat in onderstaande tabel. Daarbij komen nog de twee projecten die de stad Brussel (gedeeltelijk) zelfstandig uitvoerde en - voor de volledigheid - de Fernand Cocqwijk, een voorloper van de verkeersluwe wijken waarvan het verkeersplan in 2018 werd ingevoerd.

CLM	Communes	Etude	Décis.	Réalisation	Eval.
1 Colignon-Josaphat	SCH				
2 Cureghem	AND/MOL			Projet abandonné	
3 Dieleghem	JET/BXL/GAN			Projet abandonné	
4 Flagey-Etangs d'Ixelles	IXL/BXL				
5 Saint-Gilles	SG/FOR				
6 Chant d'Oiseau	AUD/WSP				
7 Léopold-Pannenhuis	BXL/JET	Projet abandonné			
8 Molenbeek historique	MOL				
9 Neerstalle	FOR/UCC				
10 Roodebeek	WSL				
Pentagone	BXL				
Haren	BXL				
Fernand Cocq	IXL				

Vijf interventieprogramma's werden volledig of grotendeels op het terrein uitgevoerd of worden momenteel uitgevoerd (Haren); Twee LMC's naderen het einde van hun studiefase, waarbij er voor één LMC al een beslissing werd genomen (Neerstalle); drie projecten verkeren nog steeds in hun studiefase; drie projecten werden stopgezet, hetzij na een korte poging om ze uit te voeren, hetzij terwijl ze nog in hun studiefase zaten.

De verwezenlijking van verkeersluwe wijken bleek meer voeten in de aarde te hebben dan oorspronkelijk werd gedacht.

Uit de moeilijkheden die zich voordeden bij de uitvoering van de eerste twee LMC's kwamen de volgende **belangrijkste bevindingen** naar voren:

- De omvang van de interventieperimeter: het principe van grote wijken die ondoordringbaar zijn voor het doorgaande verkeer, dat hoofdzakelijk geïnspireerd is op verkeersplannen die in stadscentra worden ingevoerd, botst met de realiteit van de morfologie van het wegennet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met andere woorden, wijken worden zelden omringd door wegen met 2 x 2 rijstroken, waarop het doorgaande verkeer (relatief) gemakkelijk kan worden geweerd. Verschuivingen zijn daarom moeilijk op te vangen en, gezien de opstoppingen, worden de opgelegde omleidingen als te nadelig verwacht/ervaren;
- Een te ambitieus werkschema voor elk project, wat ten koste gaat van de overleg- en raadplegingsfase. Daardoor was er niet altijd voldoende tijd om rekening te houden met de specifieke lokale kenmerken en mobiele beroepen/diensten, maar ook om te werken aan de kwaliteit van de interventies op het terrein tijdens de testfase (soms uitgevoerd met elementen van lage kwaliteit zoals “betonblokken”);
- De nadruk ligt op het verminderen van het verkeer - ook wat betreft de interventies op het terrein (met betonblokken) - en te weinig op de doelstellingen. In werkelijkheid is het verminderen van het verkeer echter slechts een middel om de doelstellingen te bereiken, zoals het creëren van meer openbare ruimte voor buurtactiviteiten, voetgangers en fietsers, een vlottere doorstroming van bus- en tramlijnen, enz.
- In het geval van verkeersluwe wijken die verspreid liggen over twee of zelfs drie gemeenten, is het vaak moeilijk gebleken de ambitiesniveaus van de verschillende colleges op elkaar af te stemmen. In sommige kandidaturen was ook de omvang onderschat van de investeringen die nodig zijn voor dergelijke projecten, zowel wat betreft de human resources als wat betreft het politieke draagvlak.

De **lessen die werden getrokken uit de ervaring** werden al gebruikt voor de lopende processen (LMC nr. 5 en volgende):

- De doelstellingen werden opnieuw toegespitst op de concrete verbeteringen inzake het gebruik en de verdeling van de openbare ruimte, met niet enkel bijzondere aandacht voor verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer, maar ook voor de openbare ruimte als plaats voor andere activiteiten dan verplaatsingen: verpozingsplekken, bankjes, speeltoestellen, beplanting, terrassen, enz. Het is niet langer een principekwestie het doorgaande verkeer te verjagen;

- De interventieperimeters worden op een meer flexibele manier bekeken, met de mogelijkheid om op het niveau van de subwijken en in verschillende fasen te werken;
- De burgerparticipatie tijdens de studiefase wordt voortaan aangepast aan elke wijk naargelang de wensen van de betrokken gemeenten. Naarmate projecten vorderen wordt er geëxperimenteerd met nieuwe vormen van participatie. Tot slot is het ten zeerste aanbevolen om het ontwerp van verkeersplan, na afloop van de studiefase en vóór de besluitvormingsfase, te onderwerpen aan een openbare raadpleging die vergelijkbaar is met een openbaar onderzoek. Dit houdt in dat alle opmerkingen die tijdens deze raadpleging worden gemaakt, moeten worden genoteerd, geanalyseerd en beantwoord. En dat het project, indien nodig, wordt aangepast om rekening te houden met de gemaakte opmerkingen;
- De voorlopige plannings werden verlengd om rekening te houden met de tijd die nodig is voor de politieke besluitvorming en de aanpassing van het ontwerpplan na de openbare raadpleging, alsook met de mogelijkheid van een gefaseerde uitvoering. Er wordt ook meer aandacht besteed aan de kwaliteit van tijdelijke inrichtingen;
- De subsidies aan gemeenten bevatten nu ook vanaf de studiefase een luik "Human resources".

Deze meer pragmatische heroriëntering werd ook opgenomen in de 2^{de} projectoproep, die recurrent werd en jaarlijks voorziet in drie datums voor het indienen van kandidaturen, waardoor gemeenten de tijd krijgen om hun projecten te laten rijpen.

De uitvoering van nieuwe verkeersplannen vertaalde zich in **vele uiteenlopende verwezenlijkingen**:

- De uitbreiding van voetpaden en pleinen (bv. het IJzerenkruisplein in de stad Brussel), voetgangerszones, erven met enkel toegang voor omwonenden (bv. de Maalbeekpromenade langs de Vijvers van Elsene);
- De verbetering van de veiligheid in de omgeving van bepaalde scholen, door te voorzien in inrichtingen die het aantal oversteekplaatsen verminderen en het verkeer en de snelheid beperken (bv. ter hoogte van het kruispunt Vandebussche/Stobbaerts in Schaarbeek);
- De aanleg of verbetering van kilometers aan fietspaden (GFR's of fietssnelwegen), door de invoering van eenrichtingsverkeer waardoor de nodige ruimte werd vrijgemaakt om fietspaden aan te leggen (bv. de Koninklijke Sinte-Mariastraat in Schaarbeek) of door filtersystemen die het verkeer hebben beperkt tot de omwonenden;
- De verbetering van de regelmaat van de verschillende openbaarvervoerslijnen, door tegenrichtingen voor trams en/of bussen te creëren die ook zijn toegestaan voor fietsers en taxi's (bv. de Rogierstraat of Haachtsesteenweg in Schaarbeek), of, opnieuw, door verkeersfilters te gebruiken (bv. de Koningsstraat, tussen de Wetstraat en de Treurenberg in de stad Brussel);
- De schrapping van sluiptwegen voor grote verkeersaders, door de invoering van eenrichtingsverkeer of filters (bv. ter hoogte van het kruispunt Hennin/Elyzeese Velden in Elsene).

De ingrepen voor markering en signalering - eenrichtingsstraten, nieuwe fietspaden, eigen beddingen voor het openbaar vervoer - werden over het algemeen voltooid. De uitbreidingen van trottoirs, verkeersfilters en erven werden daarentegen meestal gecreëerd met tijdelijke voorzieningen (plantenbakken, paaltjes, stadsmeubilair) en zullen op kortere of langere termijn definitief worden heringericht in het kader van een procedure inzake een stedenbouwkundige vergunning.

Buiten de LMC's worden er in bepaalde wijken ook kleinschaligere, eenmalige interventies uitgevoerd. In Jette en Ganshoren werden bijvoorbeeld twee modale filters geïnstalleerd aan de uiteinden van de Broustinlaan, waardoor de as en de zijstraten ervan verkeersluw werden gemaakt. De positieve evalueatie van deze test leidde tot de opstart van een project om twee pleinen en twee kruispunten opnieuw in te richten in samenwerking met de betrokken gemeenten.

De nieuwe verkeersplannen worden systematisch **geëvalueerd** na minstens zes maanden en bij voorkeur minstens één jaar, opdat de verschillende gebruikers de tijd hebben zich aan te passen aan de wijzigingen. De evaluaties omvatten objectieve en gekwantificeerde gegevens (tellingen, doorrijtijden van het openbaar vervoer, enz.) en feedback van de betrokken actoren. De evaluaties benadrukken zowel de positieve als de negatieve punten, in het bijzonder de buitensporige verkeersverschuivingen naar bepaalde wegen. Op basis van de

bevindingen zullen er aanpassingen en aanvullende maatregelen worden genomen en op hun beurt worden geëvalueerd. Dit iteratieve proces is eigen aan de uitvoering van voortdurend evoluerende verkeersplannen. Enerzijds omdat het ontwerpen van een nieuw verkeersplan geen exacte wetenschap is en er gaandeweg altijd wel een paar verrassingen opduiken, en anderzijds omdat de stad voortdurend evolueert.

Wat betreft de wijken in hun geheel, is er een min of meer duidelijke neerwaartse trend in de verkeersstromen. Uit de evaluatie van de Fernand Cocqwijk bleek een vermindering van de verkeersstromen met ongeveer 30% als gevolg van de ZBT (zone met beperkte toegang), die de kern van het project vormt en waarrond het nieuwe verkeersplan werd opgebouwd. De voor- en natellingen in de Vijfhoek laten een globale vermindering van het verkeer zien van 20 à 25% naargelang het tijdstip van de dag. Voor de andere twee wijken die verkeersluw werden gemaakt en die werden geëvalueerd, zijn de geregistreerde verminderingen veel bescheidener. Dit is het resultaat van een meer pragmatische aanpak, die de doorkruisbaarheid van de wijken heeft behouden.

De evaluatieverslagen zullen openbaar worden gemaakt zodra ze door de colleges worden gevalideerd en zullen toegankelijk zijn via de portaal-site [Homepage | Brussels Mobility Mailles \(autoluwewijken.brussels\)](https://mobilité-mobilité.brussels/nl/broustin).

Zie ook: <https://mobilité-mobilité.brussels/nl/broustin>

Met het oog op het verdere verloop

De projecten uit de eerste oproep tot kandidaatstelling worden voortgezet, met uitzondering van de drie gestopte projecten en drie nieuwe projecten die in onderstaande tabel zijn opgenomen en die in 2024 van start zullen gaan.

CLM	Communes	Etude	Décis.	Réalisation	Eval.
11 Berchem Ouest	BSA				
12 Koekelberg	KOE				
13 Altitude 100	FOR				

Bovendien komt er voortaan een component "Goederenvervoer" voor de verkeersluwe wijken. De gezamenlijke uitvoering van mazen is een van de verbintenissen van Brussel Mobiliteit in het kader van de Logistieke Green Deal lage emissies met het oog op de ontwikkeling van koolstofvrije logistieke oplossingen. Het goederenvervoer in de mazen zal in dat opzicht het voorwerp uitmaken van een specifieke projectoproep van EIT Urban Mobility, op verzoek van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit.

Kerncijfers

- 5 verkeersluwe wijken verwezenlijkt of in uitvoering
- 5 wijken in de studiefase, waarvan er 1 de besluitvormingsfase heeft doorlopen
- 3 gestopte projecten
- 3 nieuwe projecten die in 2024 zullen worden opgestart

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Generaal de Gaullelaan (Elsene): voltooiing van de Maalbeekpromenade. Enkel het lokale verkeer gebruikt de laan nog, die een erf is geworden



Ijzerenkruisplein (Brussel): het plein werd uitgebreid. De toegankelijkheid van de zone voor leveringen en lokaal verkeer wordt verzekerd door een verkeerslus



Verkeersfilter gecontroleerd door ANPR-camera's in de Koningsstraat (Brussel) en tegenrichting voor trams/bussen/fietsers en taxi's op de Haachtsesteenweg (Schaarbeek): twee interventies op het traject van tram 92 met cumulatieve effecten op de doorstroming en regelmaat van het openbaar vervoer.



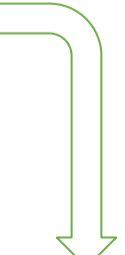
Koninklijke Sinte-Mariastraat (Schaarbeek): door in de straat eenrichtingsverkeer in te voeren, werd er ruimte vrijgemaakt om comfortabele fietspaden aan te leggen



Graystraat (Elsene): de invoering van de tegenrichting voor bussen + fietsers + taxi's ter hoogte van de zone van de twee bruggen heeft de aantrekkelijkheid van het fietspad C222, dat de valleibodem volgt, aanzienlijk verbeterd.



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.

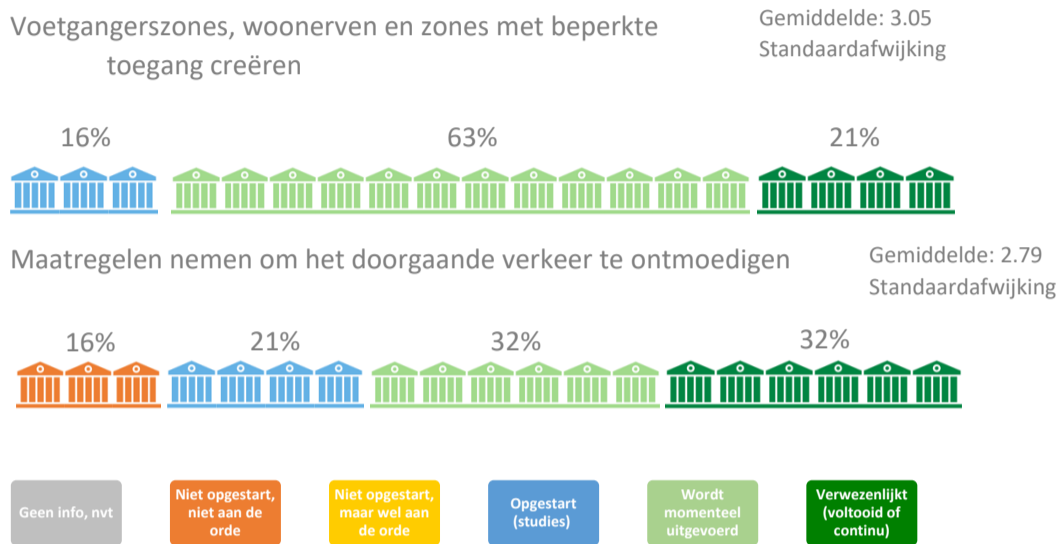


GOOD NEIGHBOURHOOD

A.2 De wijken verkeersluw maken

De ambitie is om grote verkeersluwe zones te creëren aan de hand van een verkeersplan dat de lokale en actieve mobiliteit stimuleert, alsook het lokale openbaar vervoer. Gemotoriseerd doorgaand verkeer wordt er dus ontraden. Prioriteit wordt gegeven aan de levenskwaliteit van de bewoners, bezoekers en iedereen die er werkt.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

De Brusselse gemeenten nemen allemaal maatregelen om de wijken verkeersluw te maken, maar in verschillende mate en met verschillende strategieën.

De meeste gemeenten hebben voetgangerszones, woonerven of zones met beperkte toegang ontwikkeld of zullen dergelijke zones ontwikkelen. Hoewel sommige gemeenten ter zake bekend staan om hun projecten van gewestelijke omvang (voetgangerszone in het centrum van Brussel, zone met beperkte toegang op de Elsensesteenweg, enz.), hebben alle gemeenten al dergelijke inrichtingen op hun grondgebied ontwikkeld, zij het op zeer beperkte schaal. De volgende punten werden door de gemeenten onder de aandacht gebracht:

- Het belang van burgerparticipatie (draagvlak van het project) met het oog op de inrichting van nieuwe voetgangerszones;
- Problemen met parkeren in woonerven (vóór garages, naleving van de markerings);
- Signalisatie alleen is niet genoeg om een woonerf tot stand te brengen, dit moet gepaard gaan met specifieke inrichtingen.

Het nemen van maatregelen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen is iets minder wijdverspreid in de gemeenten en de praktijken lopen sterk uiteen.

Sommige gemeenten voeren een globaal beleid ter zake en hebben verkeersplannen die grote delen van hun grondgebied bestrijken (van het type Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) of Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)). Andere gemeenten hebben in sommige wijken een verkeersplan ingevoerd, maar op een meer gerichte wijze (bijvoorbeeld naargelang de klachten van de bewoners of verzoeken van de MIVB). Andere gemeenten hebben daarentegen nog geen maatregelen van dergelijke omvang getroffen, of willen dat niet doen. Andere gemeenten nemen meer gerichte maatregelen om het doorgaande verkeer te verminderen (schoolstraten, pleintjes, eenrichtingsstraten) in het kader van andere projecten. De voornaamste obstakels die worden genoemd voor de uitvoering van grotere verkeersplannen zijn de volgende:

- Een slecht onthaal van dergelijke maatregelen bij een deel van de bevolking (verschillende gemeenten hebben voor dergelijke dossiers een stap teruggezet na grote druk van de bevolking);

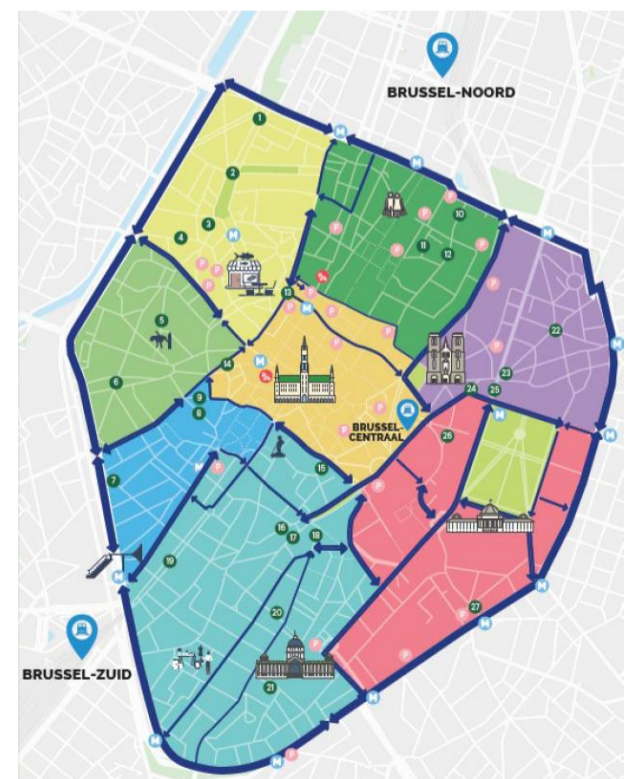
- De moeilijkheid om een participatieproces in te voeren binnen de beoogde wijken / om burgers te mobiliseren tijdens processen;
- De verschuiving (of het risico op verschuiving) die (dat) elders ontstaat (op hoofdweggen of in aangrenzende wijken);
- Het feit dat sommige gemeenten het principe niet steunen en bijvoorbeeld liever snelheidsbeperkende maatregelen invoeren dan verkeerslussen, die te beperkend zijn. Sommige gemeenten wijzen er ook op dat het doorgaande verkeer in bepaalde wijken een minder groot probleem vormt en dat er daarom geen reden is om deze maatregel voor alle mazen toe te passen. Dit bevestigt de noodzaak om veeleer te focussen op het herverdelen van de openbare ruimte via verschillende instrumenten: verkeersplannen, speelstraten, schoolstraten, evenementen, enz.

Kerncijfers

- 5 verkeersluwe wijken verwezenlijkt of in uitvoering
- 6% van het aantal strekkende kilometer wegennet van het type AUTO WIJK zijn ingericht als voetgangerszone, ontmoetingszone of zone met beperkte toegang
- 11,52 km aan voetgangerszones
- 58,04 km aan 20km/u-zones in 2023

Goede praktijken

- Een van de eerste mazen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar Actie A2 werd ingevoerd, de maas Vijfhoek, beschikt sinds de zomer van 2022 over een nieuw verkeersplan. Uit de tellingen die werden uitgevoerd om de effecten van de maatregel op te volgen, blijkt dat de stad Brussel in één jaar tijd een daling van het gemotoriseerd verkeer en een stijging van het aantal fietsers heeft geregistreerd: "27% minder auto's doorkruisen het centrum en er zijn 36% meer fietsers aanwezig", legt Bart Dhondt, schepen van Mobiliteit van de Stad Brussel, uit. "Op de 36 telpunten op de Kleine Ring, ook knooppunten genoemd, blijkt uit de tellingen dat het autoverkeer met 20% is afgenomen. Op de 44 telpunten in de Vijfhoek daalde het autoverkeer met 30%."¹. Mobiliteit wordt dus beschouwd als een strategische hefboom om niet enkel de luchtkwaliteit te verbeteren, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van de actieve vervoerswijzen.



Schema van het verkeersplan van de autoluwe wijk Vijfhoek (Stad Brussel, 2022)

¹ https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/230816_-_1_jaar_Good_Move_Pentagone.pdf

- Op de grens tussen Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem heeft de gemeente Dilbeek een project uitgevoerd om ANPR-camera's te installeren, om het doorgaande verkeer door de wijk Kattebroek vanaf afrit 12 van de Ring richting het centrum van Brussel te verbieden. Tussen 6.30 uur en 9.30 uur en tussen 15.30 uur en 19.00 uur is de doorgang beperkt tot de omwonenden en vinden er controles plaats met een camera die de nummerplaat registreert. Na de invoering van het systeem en na overleg met Dilbeek kon er een vrijstelling worden toegekend aan de inwoners van Molenbeek en Berchem die in de wijk wonen om hun toegang tot de Ring te vergemakkelijken.
- Aan weerszijden van de Broustinlaan plaatsten de gemeenten Ganshoren (aan het westelijke uiteinde) en Jette (aan het oostelijke uiteinde) in 2021 tijdelijke voorzieningen om van de laan een doodlopende weg te maken. Het doel van deze inrichting was om het doorgaande verkeer (dat erg druk is op deze locatie) te verminderen, de verkeersveiligheid te verbeteren en de omwonenden de mogelijkheid te bieden de ruimte terug te winnen. Gezien de positieve resultaten (tot twaalf keer minder verkeer, minder ongelukken, geen problematische verschuiving van het verkeer) zouden de tijdelijke inrichtingen plaats moeten maken voor een echte herinrichting in de vorm van pleintjes. Dit project is ook een voorbeeld van een partnerschap tussen twee gemeenten, aangezien ze moesten samenwerken voor deze herinrichting.



Tijdelijke sluiting van de Broustinlaan (boven), voorafgaand aan de besteding ervan via een pleintjesproject, dat momenteel wordt bestudeerd (onder)