

Recepten voor trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Wat lokale besturen
voor trage wegen
kunnen betekenen
DEEL I – Algemeen

Het voetgangersvademeccum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt technische ondersteuning voor de verbetering van voetgangersvoorzieningen en voor het promoten van verplaatsingen te voet in Brussel.

Tekst en cartografie 

Trage Wegen

Vertaling 

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel

Met medewerking van 

Pierre-Jean Bertrand en Grégory Moors van Brussel Mobiliteit

Veel dank aan 

de vrijwilligers voor hun inzet bij de inventarisatie en de gemeenteambtenaren voor de interviews

Foto's 

Trage Wegen en de inventariseerders

Deze brochure kan worden gedownload via www.brusselmobiliteit.be en www.tragewegen.be

Disponibile en français

Verantwoordelijke uitgever: Camille Thiry (Brussel Mobiliteit)
Juni 2018

Inhoud

EERSTE DEEL

1 – Inleiding	2
1.1 Trage wegen als dragers van een leefbare en duurzame stad	2
1.2 Totstandkoming	3
1.3 Doelpubliek	3
1.4 Inhoud	4
2 – Trage wegen in de hoofdstad: uitdagingen en kansen	6
2.1 Trage wegen: stedelijk en actueel	6
2.1.1 Trage wegen als stedelijk kleinood.....	6
2.1.2 De stad herdenken: trage wegen als dragers voor een duurzame stadsontwikkeling.....	9
2.1.3 Voetganger in het brandpunt: de vraag naar en aandacht voor stedelijke luwte stijgt.....	10
2.1.4 Gewestelijk beleid: stedengewest op maat van voetgangers en fietsers.....	12
2.2 Trage wegen verknopen: klemtoon op het netwerk	23
2.2.1 STAPAS: trage wegen op kaart.....	25
2.2.2 Kwaliteit van het netwerk optimaliseren.....	26
2.2.3 De uitdagingen in het Brussels Gewest.....	29
3 – Naar een gemeentelijk tragewegenbeleid	32
3.1 Inleiding: focus op het netwerk en interdisciplinariteit	32
3.2 De ingrediënten van een lokaal tragewegenbeleid	32
3.2.1 Visievorming: het gemeentelijk tragewegenplan.....	33
3.2.2 Het gemeentelijk patrimonium aan trage wegen.....	34
3.2.3 Handhaving en instandhouding.....	34
3.2.4 Het netwerk uitbouwen en versterken.....	36
3.2.5 Communicatie en sensibilisering.....	37
3.3 Koppeling met gemeentelijk instrumentarium	39
3.3.1 Wegbeheerschapp: de plaats van de gemeente binnen het wegenrecht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	40
3.3.2 Mobiliteitsplan.....	42
3.3.3 PAVE.....	42
3.3.4 Stedenbouwkundig instrumentarium.....	43

I - Inleiding

I.1 Trage wegen als dragers van een leefbare en duurzame stad

Trage wegen zijn autovrije wegen, paden of routes. Voetgangers en fietsers zijn er thuis en bepalen het ritme. We denken spontaan aan landelijke fietsroutes of idyllische wandelpaden. Maar ook een stad als Brussel is dooraderd met trage wegen. Denk maar aan de vele steegjes, verkeersvrije straten, doorsteekjes in woonwijken, voetgangerszones of groene verbindingen die de hoofdstad rijk is.

Deze publicatie breekt een lans voor een actief tragewegenbeleid in de Brusselse gemeenten. Trage wegen ontsluiten de stad en bieden oplossingen voor verkeersproblemen. Door werk te maken van trage wegen, concretiseren beleidsmakers de omschakeling naar een stedelijke duurzame mobiliteit en reduceren zij de druk van autoverplaatsingen op de verkeersleefbaarheid.

Maar trage wegen beperken zich niet tot een mobiliteitsverhaal. Een trage weg is veel meer dan louter een weg. Langs trage wegen stijgen de kansen voor groenbeleving, verpozing, lichaamsbeweging, speelruimte en publieke levendigheid. Het stedelijke netwerk aan trage wegen ontwikkelen betekent publieke ruimte voor jong en oud creëren. Trage wegen is een wervend verhaal dat diverse gebruikers op de been brengt: buurtbewoners, pendelaars, joggers, ouderen, spelende kinderen, rustzoekers, natuurliefhebbers, ruiters, rollerbladers, enz. Kortom: elke Brusselaar is gebaat met kwaliteitsvolle trage wegen in de buurt.

Samen met de gewestregering kunnen de negentien Brusselse gemeenten een gunstig beleidsklimaat scheppen voor trage wegen. In deze publicatie geven wij inspiratie om het potentieel van trage wegen in een stedelijke context ten volle te benutten. We schetsen een reeks principes, geven vingervijzingen en schuiven praktische recepten naar voor. We tonen aan hoe trage

wegen fungeren als dragers voor een duurzame, gezonde en aangename stad op mensenmaat.



Anderlecht. Foto: Emma Denorme



Schaarbeek. Foto: Sophie Kersuzan

1.2 Totstandkoming

In deze publicatie komen de talrijke facetten van een lokaal beleid rond trage wegen samen. Ze is het resultaat van een opdracht die Brussel Mobiliteit en het kabinet van de staatssecretaris van Mobiliteit aan Trage Wegen toevertrouwde. In het kader van deze opdracht – die de naam STAPAS meekreeg – bracht Trage Wegen samen met een team van Brusselse vrijwilligers alle trage wegen in kaart. Dat gebeurde in twee fasen: in de periode van april 2013 tot juni 2014 werden voor het eerst alle trage en stapvriendelijke wegen van het Gewest geïnventariseerd. Die operatie werd gematerialiseerd in een pocket wandelatlas en een routeerbare website die voetgangers helpt om een aangename of korte route te vinden langs



be walking be.Brussels: de atlas en de kaart voor de bushokjes. Foto: Hanne Van Herck

trage wegen. Tegelijk werd ook het netwerk van trage en stapvriendelijke wegen doorgelicht, zowel kwantitatief als kwalitatief. In 2016 kreeg het STAPAS-project een vervolg door de minister van Mobiliteit. Het doel: een smartphone-aplicatie voor voetgangers en een heruitgave van de wandelatlas. Van april tot december 2016 werd de eerste STAPAS-inventaris geüpdatet en aan een tweede controle op het terrein onderworpen.

Deze publicatie ondersteunt de lokale en bovenlokale beleidsmakers bij het ontwikkelen van een beleid rond trage wegen in de Brusselse gemeenten. Uit een online behoeftebevraging bij de gemeentelijke mobiliteitsadviseurs bleek dat zij nood hebben aan meer handvaten om ook in hun gemeente aan de slag te gaan met trage wegen. De thema's die uit deze bevraging naar voren kwamen zijn zeer divers: praktische kwesties als het onderhoud en de signalisatie; visievorming en ruimtelijke planning; juridische vragen over statuten, reglementering en gebruiksovereenkomsten; en tot slot de sensibilisering van het publiek. Op deze topics gingen we dieper in tijdens het STAPAS-atelier met stadssafari in de Brusselse Noordwijk (juni 2016) en tijdens diepte-interviews en gesprekken met verschillende mobiliteitsadviseurs in de zomer en het najaar van 2016.

1.3 Doelpubliek

Deze publicatie is in eerste instantie een bron van informatie voor vakmensen die op plaatselijk niveau in Brussel betrokken zijn bij het ontwerp, de planning en het beheer van trage wegen. Gemeentelijke beleidsmakers en functionarissen vinden er inspiratie en vingerwijzingen om het thema ook in hun gemeente op de beleidsagenda te plaatsen. Als thema-overschrijdend gegeven passen trage wegen binnen diverse beleidsdomeinen: stedenbouw en openbaar domein, mobiliteit en verkeersveiligheid, sport en recreatie, milieu en natuur, jeugd, erfgoed, enz.

Niet enkel de negentien Brusselse gemeenten, maar ook andere actoren hebben invloed op de ontwikkeling van het tragewegennetwerk in de hoofdstad. Diverse gewestelijke overheidsdiensten of instellingen schetsen de contouren om trage wegen lokaal te programmeren: Brussel Mobiliteit, die een actief tragewegenbeleid promoot, maar bijvoorbeeld ook Leefmilieu Brussel, Brussel Stedelijke Ontwikkeling of het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling. Ook advies- en

studiebureaus, wegenbouwers en terreinbeheerders bepalen mee het ontwerp, het uitzicht en de kwaliteit van fiets- en wandelwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze diverse groep van actoren vindt in deze publicatie een reeks principes en aanknopingspunten om de lokale inbedding van trage wegen te stimuleren.

Last but not least reikt deze publicatie de hand uit naar de Brusselaars die dag in dag uit in hun stad wandelen of fietsen. Het zijn in eerste instantie de lokale gebruikers en enthousiastelingen van trage wegen die de aandacht voor een miskende infrastructuur blijven aanwakkeren. Met deze publicatie geven wij hen een duwtje in de rug en vertalen wij hun bekommernissen naar concrete beleidsvoorstellen.

I.4 Inhoud

Dit cahier bestaat uit drie delen. Het inleidend hoofdstuk zoomt in op het potentieel van trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: als drager van stedelijke luwte en geleider van duurzame stadsontwikkeling, als habitat voor de voetganger. Een sterk en fijnmazig netwerk van trage wegen verschijnt als een rode draad in diverse gewestelijke beleidsinstrumenten die van Brussel een metropool op mensenmaat maken.

In het volgende hoofdstuk diepen we de ingrediënten uit van het tragewegenbeleid op gemeentelijk niveau: weten hoe het vandaag gesteld is met het netwerk van trage wegen, uitwerken hoe



Sint-Agatha-Berchem. Foto: Dominique Boon



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Hanne Van Herck

dat netwerk verbeterd moet worden, wat bestaat handhaven, ervoor zorgen dat het netwerk in de toekomst versterkt wordt en communiceren met de burger. Deze beleidsstappen worden gekoppeld met het bestaande gemeentelijk instrumentarium. In dit hoofdstuk worden ook de voornaamste juridische principes voor trage wegen in het Gewest toegelicht. Beide hoofdstukken zijn doorspekt met korte praktijkvoorbeelden en foto's uit het Gewest.

Het tweede deel inspireert de lezer met 25 concrete recepten die gemeenten kunnen toepassen om het lokale tragewegenweefsel te versterken. Deze praktijkvoorbeelden variëren in schaal-grootte en budget en zijn geografisch gespreid over het hele Gewest.

Aan het einde van dit cahier vindt de lezer – naast een literatuurlijst – de nodige modeldocumenten die ingezet kunnen worden in de eigen praktijk.



2- Trage wegen in de hoofdstad: uitdagingen en kansen

2.1 Trage wegen: stedelijk en actueel

Trage wegen zijn in Brussel alomtegenwoordig. Van gemeenteplein over bedrijventerrein tot het Zoniënwoud: op het volledige Brusselse grondgebied zijn tracés voor wandelaars en fietsers terug te vinden. Vandaag telt het gewest meer dan 800 kilometer aan trage wegen. Vaak gaat het om discrete, alledaagse passageplekken die niet om aandacht schreeuwen, maar niettemin een vitale rol spelen in het verplaatsingspatroon van Brusselaars. Veel stadsbewoners en -bezoekers verplaatsen zich dagelijks te voet of met de fiets, maar slechts weinig van hen staan stil bij de trage wegen. Daar komt stilaan verandering in.

2.1.1 Trage wegen als stedelijk kleinood

Trage wegen zijn schoolvoorbeelden van kleine ruimtelijke elementen met een grote impact. Op een relatief beperkte oppervlakte bieden ze kansen om verschillende functies te verweven:

mobiteit (zacht verkeer), speel- en ontmoetingsruimte, natuurversterking, enz. Diversiteit is hun troef. De vorm, functie en inpassing in de omgeving varieert sterk. Trage wegen zijn breed of smal, (half)verhard of onverhard, organisch ontstaan of geprogrammeerd, in mindere of meerdere mate aangekleed of uitgerust (met bijv. groenperkjes, zitbanken of verlichting), enz. In Brussel zijn de wandelpaden tussen woonblokken of in parken en groengebieden herkenbare voorbeelden. Maar ook de typische gangen of impassen in de binnenstad, de doorsteken in gebouwen of de fietslanen langs spoor- en waterwegen kunnen als trage wegen beschouwd worden.

Dankzij hun diverse karakter zijn trage wegen breed en gemakkelijk inpasbaar in het stedelijke weefsel. Ze houden de stad toegankelijk en poreus. Op een relatief beperkte oppervlakte en zonder dure maatregelen bieden trage tracés kansen om verschillende maatschappelijke diensten te combineren: duurzame verplaatsingen, speel- en ontmoetingsruimte, groenbeleving, waterberging, sport en recreatie, enz.

Een staalkaart van trage wegen in de hoofdstad

■ Doorsteken in de geplande wijken van de tweede kroon

De woonwijken die in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw werden gebouwd zijn opvallend goed dooraderd met trage wegen. Vooral in de zogenaamde 'tweede kroon' zijn er tal van tuinwijken, gaardes en cités waar trage verbindingen een essentieel deel uitmaken van het wegenweefsel.



Sint-Pieters-Woluwe – Ferrarisgaarde.

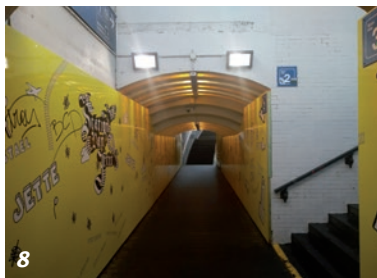


Ukkel – Tillensblok.

Trage wegen zijn ook flexibel gekoppeld aan ruimtelijke processen; ze vormen als het ware een vloeibare tussenruimte die mee beweegt met de evolutie van de bebouwde ruimte. Ze kunnen slim gebruik maken van restruimtes en andere structuren mede- of hergebruiken.

Op en langs trage wegen kunnen inwoners hun stad omarmen, toe-eigenen en mee vormgeven. Als verplaatsingsinfrastructuur is het netwerk aan trage wegen laagdrempelig en inclusief. Trage wegen zijn een venster op de buitenwereld; ze ontsluiten, verbinden en creëren verschillende gradaties van publieke ruimte.

Met hun verplaatsingspatronen drukken inwoners ook hun stempel op het uitzicht van de stad. Soms letterlijk, zoals wanneer een spoor uitslijt door veelvuldige passage van voetgangers of fietsers. Deze informele onverharde sporen, 'doorsteekjes' of 'olifantenpaadjes', zijn exemplarische trage wegen: ze tonen hoe de stad vorm krijgt door toedoen van haar inwoners. Inwoners borduren een wirwar van persoonlijke sporen doorheen de stad en vervlechten op die manier hun ritmes met die van elkaar en de omgeving in een grillig, continu en eindeloos proces.



Fotos: 1- Etterbeek, Ghislain Thonon; 2- Sint-Pieters-Woluwe, Ghislain Thonon; 3- Brussel-stad, Hanne Van Herck; 4- Ukkel, Jean Leseul; 5- Watermaal-Bosvoorde, Sarah Moutury; 6- Haren, Camille Baar; 7- Elsene, Hanne Van Herck; 8- Jette, Hanne Van Herck; 9- Ukkel, Marion Schubert; 10- Schaerbeek, Ghislain Thonon; 11- Etterbeek en Elsene, Julien Claesens; 12- Evere, Denis Marechal

2.1.2 De stad herdenken: trage wegen als dragers voor een duurzame stadsontwikkeling

De disciplines van architectuur, stedenbouw en ruimtelijke planning vatten de stedelijke ruimte traditioneel op als een aaneenschakeling van naast elkaar gelegen zones, plekken of percelen. De klassieke stadsontwikkeling moest in eerste instantie bestemmingen vastleggen, plekken invullen, vormen bouwen en plekken verbinden. Deze vrij statische opvatting wordt vandaag steeds meer ingeruild voor een meer dynamische visie die focust op (ruimtelijke) relaties, interacties, stromen, bewegingen, routes, e.d. De stad verschijnt niet langer als een lappendeken van begrensde en statische plekken, maar als een dynamisch krachtenveld, een complexe verstrengeling van processen. Plekken gaan niet vooraf aan deze processen, maar zijn er de (tijdelijke) neerslag of kristallisatie van. Processen en bewegingen laten ruimtelijke en fysieke sporen na en die sporen geven samen vorm aan de stad.

Denken in termen van (trage) wegen sluit aan bij deze actuele, dynamische kijk op de stedelijke ruimte. Er is een voortdurende wisselwerking tussen verplaatsingspatronen en de weginfrastructuur. Wegen worden gepland, ontworpen, aangelegd of opgeheven. Wegen slijten uit, worden verhard, verplaatsen zich, verknopen zich



Tussen Schaarbeek en Evere. Foto: Laura Nagels

of verdwijnen. De impact van een weg overstijgt ook haar eigen bedding; een weg bepaalt mee haar ruimere omgeving. Wegen katalyseren ontwikkelingen, genereren plekken en beïnvloeden gedragingen, gedachten, indrukken, ideeën. Ze bieden richting, oriëntatie en perspectief en bepalen de beleving van de omgeving. Kortom, wegen fungeren als actieve 'plaatsmakers'. Ze structureren de ruimte en sturen ontwikkelingen. Dit is hun kracht: ze kunnen bewust ingeschakeld worden als assen of dragers voor buurt- of stadsontwikkelingen, als een soort vloeibaar skelet voor ruimtelijke verandering.

Het plaatsmakende of productieve karakter van wegen blijkt overduidelijk uit de impact van het autowegennetwerk. In een stad als Brussel zorgde de opkomst van de autocultuur voor veel beton, stadsautostrades, geamputeerde wijken, baanwinkels, parkeervlaktes, enz. De maatschappelijke kosten van de stedelijke automobiliteit zijn vandaag onmiskenbaar: ruimtebezetting, pollutie, congestie, overlast, onveiligheid, infrastructuurkosten, enz. We kunnen ons de vraag stellen of de ontwikkeling van trage wegen een even ingrijpende invloed kan hebben op de ruimtelijke ordening. Kan een trage weg de vorm, functie en beleving van de aangrenzende ruimte beïnvloeden, zoals autowegen dat deden? Welk soort stad zou zich ontvouwen wanneer we het productieve potentieel van het tragewegennetwerk ten volle benutten?

Het stedelijke toekomstbeeld dat trage wegen mee kunnen schragen is dat van een duurzame stad op mensenmaat. Die stad is niet langer een louter doorgangsruijme voor auto's, maar eer-



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Steven Clays

der een bloeiende, leefbare, menselijke ruimte. Vanuit dit stadsbeeld kan het netwerk aan trage wegen in eerste instantie ingezet worden om het groenblauwe netwerk te versterken. Door het verbinden van verschillende groene en blauwe ruimtes in de stad (beken, parken, tuinen, groendaken, stadsrandbossen e.d.) ontstaat een samenhangend weefsel dat meerdere maatschappelijke doelen kan dienen: waterberging, luchtzuivering, biodiversiteitsbevordering, verkoeling m.b.t. het stedelijk hitte-eiland effect, enz. Trage wegen hebben de potentie om de topografie en de hydrografie van Brussel opnieuw zichtbaar te maken en te accentueren.

Trage wegen kunnen niet enkel als drager van ecosysteemdiensten fungeren, maar spelen ook een bijzondere sociale rol. Fietsers en voetgangers zitten niet opgesloten in de cocon van de auto en hebben veel meer mogelijkheid tot interactie met de omgeving. Veeleer dan trage wegen te herleiden tot verkeersruimte, kunnen ze ingericht worden als verblijfs-, speel- en ontmoetingsruimte. De armatuur van trage wegen kan verder opgeladen worden met duurzame initiatieven die voetgangers en fietsers in beweging zetten: buitenspeelplekjes, groengebieden, zorgcentra, deelinitiatieven, marktplekken, lokale nijverheid, herstel- en maakateliers, korte-keten-café's, fietspunten, volks-, school- en pluktuinen, enz. Op en langs wegen ontspringen zich op die manier bijzondere activiteiten, transacties en diensten met een aantoonbare maatschappelijke meerwaarde.

2.1.3 Voetganger in het brandpunt: de vraag naar en aandacht voor stedelijke luwte stijgt

In de grote Europese steden woedt het debat over de scheve verdeling van de publieke ruimte voor auto's enerzijds en voetgangers en fietsers als nooit tevoren. Statistieken tonen aan dat het begrip *arrogance of space* niet uit de lucht gegrepen is. Zo is meer dan de helft van de oppervlakte van de publieke ruimte in Parijs het exclusieve terrein van de auto. Toch gebeurt slechts 13% van de verplaatsingen er met de auto. Het Nederlandse onderzoek *Van wie is de stad?* kwam tot gelijkaardige bevindingen: 55% van de ruimte is gereserveerd voor de auto, rijdend en stilstaand¹.

Dit is in Brussel niet anders. De oppervlakte van de voetpaden bedroeg in 2014 slechts 37% van de totale oppervlakte van de openbare weg, 6%



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Boris Feron

meer dan in 2005. Achter deze statistieken ligt nog een laag pijnlijke cijfers verscholen: in de stad op auto-maat is de voetganger het verkeersslachtoffer bij uitstek – vier op tien zwaargewonden zijn voetgangers. Zijn wachttijden aan verkeerslichten zijn buitensporig lang. De staat van de voetpaden ondermaats. Subtieler: voetgangers moeten heel vaak omlopen omdat hun natuurlijke looplijnen niet zijn ingericht om te stappen. Een gebrek aan oversteekplaatsen resulteert in aanzienlijke omwegen, wat weer leidt tot meer blootstelling aan verkeersonveiligheid en slechte luchtkwaliteit. Toch blijft de Brusselaar stappen. Cijfers uit 2010 tonen aan dat bij 75,1% van de verplaatsingen binnen Brussel geheel of gedeeltelijk te voet gebeurt. En dat percentage stijgt. Bijna 60% van de Brusselaars stapt minstens 5 dagen per week gedurende meer dan 10 minuten².

1. *Van wie is de stad?* p. 5

2. Brandeleer, Ermans et al, *Le partage de l'espace public...*, p. 53-57.

Geografisch gezien heeft Brussel alles om voetgangersstad te worden. De stad is compact en dichtbebouwd. De multipolaire stadsstructuur is een troef. De oude dorpskernen buiten de Vijfhoek kunnen knooppunten worden in een gewestelijk voetgangersnetwerk. In die kernen vindt de voetganger alle diensten en voorzieningen die hij nodig heeft op wandelafstand. Het ritme van de vooroorlogse stedenbouw – met beperkte kavels en niet al te grote woonblokken – zorgt voor een visuele complexiteit die aangenaam is voor voetgangers. De Brusselse geografie met zijn vele hellingen en valleien is voor voetgangers minder een probleem dan voor fietsers.



Recept 1 Burgerinitiatieven ondersteunen

Een stad op mensenmaat, een gezonde en leefbare woonomgeving: steeds meer burgers zetten er zich voor in. Zeker in Brussel, waar factoren als de demografische boom en de dagelijkse pendelstromen de vraag naar ruimte en luwte nog stuwen. Talloos zijn de burgerinitiatieven die elk op hun manier ijveren voor ruimte voor de voetganger, meer verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving is eindeloos: een wijkcomité in Vorst dat de strijd aanbindt voor het behoud van een tunnel die onontbeerlijk is voor de ontwikkeling van veilige fiets- en wandelverbindingen in de wijk; actiegroepen die strijden voor het behoud van de laatste landelijke buurtwegen in Haren of in Ukkel; een vzw als Johanna.be die de bouw van een shoppingcenter aangrijpt om een verdwenen buurtweg te laten herstellen; een buurtcollectief dat zich inzet voor het opwaarderen van een kleine groene rustplek zoals het Faiderpark in Elsene; burgers die zelf fijnstofmetingen uitvoeren in het kader van Bruxselair; een cultureel initiatief als BESSST dat focust op stilte en rustplekken in de drukte van de stad. Een gelijkaardige vaststelling blijkt uit de participatietrajecten die aan de uitwerking van de Duurzame Wijkcontracten vooraf gaan. De buurtbewoners komen heel vaak met voorstellen om de publieke ruimte af te stemmen op mensen en kinderen of om nieuw trage verbindingen te creëren tussen straten, pleinen en wijken. Zo werd de bouw van de RecyK in Anderlecht aangegrepen om een nieuwe wandelpromenade tussen de Demetskaai aan het kanaal en de Birminghamstraat te creëren. Ook de onmiddellijke aantrekkingskracht van een groot project als de aanleg van het park van Lijn 28 op de grens

Evere: Project l'Uni-Vert in de wijk Destrier

Huurders van de openbare woningen uit deze wijk groepeerden zich in een Participatieve Duurzame Wijk. Samen met Buro Brak/Atelier d'Architecture Citoyen Destrier maakten ze in verschillende participatieve sessies een masterplan voor hun cité. Voorop staat de herinrichting van de publieke ruimte op een duurzame, autoarme manier. Daarop volgend voorziet de gemeente de realisatie van een groene gang ter hoogte van de Hakkeneidreef.



Evere – Wijkinitiatief Uni-Vert.

Comment imaginez-vous LE MAIL DE LA HACQUENÉE?



Vendredi 8 et Samedi 9 Avril 2016,
Uni-Vert vous invite à réfléchir ensemble au futur
du Mail de la Hacquenée du quartier Destrier

Vendredi 8 Avril, rendez-vous au Mail de la Hacquenée
. 14-18h Ateliers d'info et d'architecture pour tous

Samedi 9 Avril, rendez-vous à la Maison Destrier
. 09-30-10h Petit-déjeuner convivial
. 10-13h Atelier de construction
. 13-14h Lunch convivial
. 14-17h Atelier de construction
. 17-18h Réunion conviviale pour tous

Foto: Maison Destrier

tussen Molenbeek en Brussel-stad duidt op een reële maatschappelijke behoefte aan ruimte en luwte. Burgers claimen steeds nadrukkelijker een eerlijker verdeling van de publieke ruimte en zetten de voetganger in het brandpunt.

2.1.4 Gewestelijk beleid: stedengewest op maat van voetgangers en fietsers

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest koestert ambities voor voetgangers en fietsers in de hoofdstad. Deze werden vastgelegd in gewestelijke plannen en ontwikkelingschema's die heel wat aanknopingsbieden voor trage wegen. We overlopen deze plannen met het oog op de inspiratie en de bruikbaarheid voor de lokale besturen. Het gewestelijk beleid biedt immers een stevig kader waarop gemeentelijke beleidsopties (zie hoofdstuk *Naar een gemeentelijk trage-wegenbeleid*) kunnen bogen.

■ Strategisch Voetgangersplan

In 2012 keurde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als eerste gewest een Strategisch Voetgangersplan goed. Kern van dat plan: de voetganger centraal plaatsen door de infrastructuur te verbeteren. Het plan spreekt klare taal: vandaag is stappen in Brussel niet comfortabel en veilig genoeg. Vertrekkend van de principes van het GO10-referentiekader wil het Gewest zich upgraden tot een stad waar voetgangers alle ruimte hebben. Of, zoals het Voetgangersplan het stelt: de voetganger gaan verwennen. Zoals aangehaald: het is een strategisch plan. Het reikt sterk uit naar de lokale besturen om ermee aan de slag te gaan.

Hoofdingrediënten van deze strategie: een fijnmazig netwerk voor verplaatsingen te voet, kwalitatieve ruimte en veilig verkeer. Wat trage wegen betreft, is vooral de richtlijn die een maaswijdte van 50 meter vooropstelt voor de realisatie van voetgangersdoorsteken belangrijk³. Trage wegen vormen structurerende elementen in de door het



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Steven Clays

3. *Strategisch Voetgangersplan*, p. 42.

2. Rechtstreekse en continue routes

Het Voetgangersplan ambieert een voetgangersdoorstroming zonder onderbrekingen, natuurlijke looplijnen en trajecten op elke schaal. Hoewel het stedelijke tragewegennet in eerste instantie gefragmenteerd lijkt, kan het ingebed worden in continue routes die aansluiten bij de wenslijnen van gebruikers. Trage wegen vertalen de natuurlijke doorgang die resulteert uit de verschillende bewegingslijnen van voetgangers. De zogenaamde olifantenpaadjes, informeel gecreëerde door-

steekjes, zijn prototypische trage wegen en illustreren de verwevenheid tussen de beweging (het stappen, wandelen) en het pad (het spoor, de weg). Een pad ontstaat, erodeert of slijt uit bij veelvuldig gebruik. Omgekeerd: een pad raakt in onbruik, overwoekert of verdwijnt wanneer dit gebruik niet langer plaatsvindt. De focus op trage wegen kan deze interactie tussen de dagelijkse, natuurlijke patronen van voetgangers en de stedenbouwkundige realiteit scherpstellen.

Sint-Lambrechts-Woluwe: reeks van trage wegen in woonwijk Hof ten Berg

In het noorden van de gemeente, in de wijk Hof Ten Berg, beschikken voetgangers over een reeks op elkaar aansluitende trage wegen. Ze verbinden de drukke Marcel Thiryllaan en de residentiële straten. Dit traject van zo'n 400m lang is volledig verkeersvrij. Uit luchtfoto's blijkt dat deze verbindingen er al lagen begin jaren '70.

In deze wijk liggen twee scholen en jeugd- en wijkcentrum. De paden zijn verhard met klinkers en overbruggen een zeker hoogteverschil. De verbindingen worden veel gebruikt om naar school te gaan. De Groene Wandeling loopt deels langs dit traject.



Sint-Lambrechts-Woluwe – Continue route Hof ten Berg.



Een lange verbinding langs de school. Foto: Hanne Van Herck

3. Vlotte intermodaliteit

Het dichte openbaarvervoernet in de hoofdstad maakt een duurzame bereikbaarheid mogelijk. Door te waken over een goede ruimtelijke afstemming tussen alternatieve vervoersmodi, kan het potentieel van trage wegen voor voor- en natransport ten volle worden benut (bijv. door netwerken van trage wegen te laten aansluiten bij multimodale knooppunten). Zoals het Voetgan-

gersplan aangeeft, kan het stappen over kortere afstanden een belangrijke bijdrage leveren tot het ontlasten van het openbaar vervoer. Initiatieven als de gedetailleerde voetgangerskaarten die Brussel Mobiliteit in de loop van 2017 liet aanbrengen op de wachthokjes van het openbaar vervoer in drie Brusselse gemeenten, faciliteren het gebruik van het hyperlokale tragewegennet.

Ukkel: Trage weg naar het station Stalle

Het station Ukkel-Stalle is aan de zijde van de Kersbeeklaan uitsluitend toegankelijk door gebruik te maken van de Sentier de la Gare, een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang die aan de straatzijde onder een gebouw doorloopt. Van deze trage weg werd nooit een akte opgemaakt. Het gebouw waardoor de weg loopt, werd onlangs gerenoveerd zonder aan de doorgang te raken. Aan de straatzijde is het niet duidelijk dat het om een doorgang met een openbaar karakter gaat die naar het station leidt.

Door het statuut van de weg is het voor de gemeente niet duidelijk wie de weg moet onderhouden. Het deel dat parallel aan de spoorweg loopt, wordt onderhouden door Infrabel, het deel aan de Kersbeeklaan wordt door de aangelanden onderhouden.



Ukkel – Stationspad.



De enige weg naar het station. Foto: Hanne Van Herck



be walking be.Brussels-kaart op een bushokje in Anderlecht. Foto: Hanne Van Herck

6. Uitstekend fysiek comfort

De toegankelijkheid en doorgang van voetwegen of discrete doorsteekjes staat nog vaak onder druk: wegen worden afgesloten, onrechtmatig ingepalmd, raken in onbruik of doorsneden door harde infrastructuurwerken. Ook in Brussel is de toegankelijk van sinds oudsher gebruikte trage wegen niet altijd gevrijwaard. Het Harense Kleemputpad of de Ukkelse Delleweg illustreren deze gang van zaken. Naast de toegankelijkheid is het gebruikerscomfort van trage wegen een continu aandachtspunt. Hierbij hanteert men het best een multifunctioneel ontwikkelings- en inrichtingskader: naargelang de functies en de omgeving van de weg zijn verschillende ontwerpen en maatregelen opportuun. Per weg dient een keuze gemaakt te worden inzake materiaal voor de bedding, gebruikersbeperkingen, aanplantingen, afwatering, onderhoud, herkenbaarheid, landschappelijke inpassing, enz.



Keelbeekweg in Haren. Foto: Caroline Jadot

7. Universeel

Idealiter bieden trage wegen een sociaal duurzame, brede en inclusieve toegang tot mobiliteit: iedereen kan zich op een veilige en zelfstandige manier verplaatsen langs trage wegen. Ook jonge kinderen, mensen met een beperkte mobiliteit en andere groepen waarvoor verkeersveiligheid een aandachtspunt is. Bij grote stedenbouwkundige ontwikkelingen en planingsprocessen is het essentieel dat de ontsluiting van voorzieningen voor iedereen wordt

gegarandeerd. Door verkeersvrije verbindingen te integreren in deze ontwerpen wordt gegarandeerd dat jong en oud de mogelijkheid hebben een ommetje te maken om kennissen op te zoeken, de hond uit te laten, buiten te spelen enz.

Ganshoren: Pad over de middenberm van de Van Overbekelaan nodigt alle gebruikers uit

In 2011-2012 werd deze brede residentiële laan met twee gescheiden weggedelen heringericht. Ondanks de vraag naar meer parkeerplaatsen van de bewoners, koos het gemeentebestuur ervoor om het aantal parkeerplaatsen niet uit te breiden, maar de beschikbare ruimte in te zetten voor voetgangers. Het studie bureau ontwierp daarom een breed slingerend voetpad in het midden van de weg. Dat pad werd verhard in gele asfalt en voorzien van heel wat zitbanken en hondentoiletten. Dankzij de vlakke, heldere en overzichtelijke inrichting van het pad gebruiken ook mensen die minder goed te been zijn dit pad veelvuldig.



Ganshoren – Van Overbekelaan.



Een slingerend pad in de middenberm.
Foto: Rita Florizoone

8. Magnetten

Basisvoorzieningen op lokale schaal (scholen, buurtwinkels, speelpleinen, ontspanningsinfrastructuur enz.) zijn nog al te vaak exclusief met de wagen bereikbaar, ook in Brussel. Door bestaande netwerken aan trage wegen optimaal te benutten en potenties te verzilveren, kan de bereikbaarheidskwaliteit op lokaal niveau worden opgedreven.



Recept 2

Trage weg langs de school

9. Gegarandeerde veiligheid

Zowel de mate van blootstelling aan een ongeval, de kans op een ongeval als de ernst van de afloop van het ongeval zijn bij verplaatsingen langs trage wegen verwaarloosbaar in vergelijking met verplaatsingen langs andere wegtypes. De structurele scheiding van de voetgangers en fietsers van het gemotoriseerd verkeer draagt bij tot een verhoogde objectieve en subjectieve (verkeers) veiligheid, belevingswaarde van de verplaatsing, leesbaarheid van de ruimte, enz. Bijzondere aandacht moet daarbij besteed worden aan de aansluiting van trage wegen op infrastructuur voor autoverkeer.



Ukkel. Foto: Jean Leseul

10. Rustig verkeer

Trage wegen ontsnappen grotendeels aan de druk die gemotoriseerde vervoersmiddelen uitoefenen op de kwaliteit van het verblijven (ruimtebeslag, luchtverontreiniging, geluidsoverlast enz.) en het verplaatsen (onoversteekbaarheid, verkeers-



Trage wegen zijn per definitie veilig voor fietsers en voetgangers. Foto: Reg Carremans

onveiligheid, barrièrewerking enz.). Vooral waar sprake is van een combinatie van verkeersdruk op de omgevingskwaliteit met een sociaal zwakkere en achtergestelde bevolking, kunnen trage wegen cruciaal zijn in het streven naar een verkeersleefbare omgeving.

■ Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling gaat uit van 'de stad van de korte afstanden' als ruimtelijk ontwikkelingsmodel. Dat moet leiden tot een stijging van het percentage voetgangersverplaatsingen op korte afstand van 43% in 2016 tot 50% in 2025. Dat wil het Gewest doen door de voetgangersinfrastructuur te verbeteren en door gewestelijke voetgangersroutes aan te leggen die de wijken met elkaar verbinden. Daarnaast neemt het Gewest zich voor om tegen 2025 over 25 km voetgangerszone te beschikken en tegen 2040 over 40 km⁴. Een bescheiden ambitie: vandaag beschikt het Gewest al over 20 km voetgangerszone, wat overeenkomt met ongeveer 20 ha, of 0,75% van het oppervlak van de Brusselse openbare weg. We moeten deze ambitie in perspectief plaatsen: in Straatsburg of Nancy is dat meer dan 4%. Bovendien zijn de voetgangerszones zeer sterk geconcentreerd binnen de Vijfhoek⁵.

De Brusselse gemeenten zijn erg goed geplaatst om deze stad van de korte afstanden ook waar te maken. Het is immers op het lokale beleidsniveau

4. *Synthese Ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling*, p. 66.

5. Brandeleer, Ermans et al., *Le partage de l'espace public...*, 2016, p. 59.

Schaarbeek: Het Groene Koninginpark verbindt hoog en laag

In 2007 liet Leefmilieu Brussel het Groene Koninginpark restaureren. Het park, 5000m² groot en met een helling van 20m, was verwaarloosd. Na een ontwerpwedstrijd werd een team van een architect en een landschapsarchitect aangesteld. Zij legden hun oor te luisteren bij de buurtbewoners.

De twee wandelpaden in het park verbinden de Groenstraat en de Paleizenstraat. Ondanks het grote hoogteverschil zijn ze makkelijk toegankelijk. Het ene pad is een directe verbinding met trappen en hellingen; het andere pad is eerder meanderend en maakt meer contact met de groene ruimte. Bijkomende bomen en struiken werden aangeplant, wat de wandelervaring verbetert. Zeker voor kinderen. Het park is geopend van zonsopgang tot zonsondergang.



Schaarbeek – Groene Koninginpark.



Een park dat verbindt. Foto: Geert te Boveldt

dat dagelijks de meeste ruimtelijke beslissingen op het niveau van woonblokken en individuele kavels worden genomen (zie daarvoor ook het hoofdstuk *Koppeling met gemeentelijk instrumentarium*).

Recept 3 Duurzaam wijkcontract

Recept 4 Publieke ruimte, trage ruimte

■ Fietsplan

Het recentste Fietsplan van Brussel Mobiliteit dateert uit 2010 en sluit aan op het IRIS II-plan en het Fietsplan 2005-2010. Het plan stipuleert dat het Brussels Gewest tegen 2020 een volledig netwerk van grote fietsassen heeft. Dat moeten efficiënte, veilige en comfortabele routes zijn

die voldoende capaciteit hebben voor het toenemend aantal fietsers in Brussel. Het plan neemt de hoofdwegen van het Gewest als basis. Deze straten moeten een afgescheiden fietspad krijgen of – als dat niet mogelijk is – een gedeelde busbaan/fietspad. Daarnaast worden ook de zoge-



Schaarbeek. Foto: Inge Paemen

naamde groene assen ingezet. Dat zijn paden die niet bij een straat horen. Het gaat om trage wegen op de voormalige spoorbeddingen van de ringspoorlijnen of om bestaande fietsverbindingen, zoals het pad in het Ter Kamerenbos. Om de aaneensluiting van de bestaande en toekomstige fietsverbindingen te garanderen voorziet het Fietsplan ook een tiental fietsbruggen én een fietslift tussen de Troonstraat en de Graystraat in Etterbeek. Een aantal zijn al afgewerkt, zoals het fietspad op de Van Praetbrug. Andere zijn nog in de planningsfase.

Het Fietsplan volgt de inzichten die in het IRIS II-plan al werden geformuleerd: plaats maken voor de fiets vergt investeringen in fietsinfrastructuur en maatregelen die de autodruk verminderen, zoals de kilometerheffing, de invoering van de zone 30 en het knippen van straten. Bij de heraanleg van straten moet er altijd voorrang gegeven worden aan fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer en wordt de wegcapaciteit voor personenvervoer verminderd. De vrijgekomen ruimte moet zoveel mogelijk ingezet worden voor de andere modi.

Het Fiets-GEN

Een van de programma's uit het Fietsplan is de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor fietsers tussen de gemeenten uit de Vlaamse rand en Brussel. Het Brussels en het Vlaams parlement keurden dit zogenaamde Fiets-GEN in 2008 en 2010 goed. De plannen werden geconcretiseerd in 2012: de beide gewesten bouwen een netwerk van fietsroutes uit in een straal van ca. 15km rond Brussel. Het netwerk moet tot 400km fietswegen leiden die vorm geven aan aaneengesloten 32 routes. Vijftien routes, in totaal goed voor 280km, werden aangeduid als prioritair. Fragmenten van deze routes bestaan al, voornamelijk langs spoorwegen, het kanaal en zelfs langs de snelwegen. Hoewel het Fiets-GEN in de eerste plaats bedoeld is voor woonwerk- en woon-school-verkeer en recreatieve verplaatsingen per fiets, zal het aaneensluiten van deze fragmenten ook voor voetgangers interessante verbindingen opleveren.

Ook hier spelen de lokale besturen een belangrijke rol. Via de aanvullende reglementen op het wegverkeer en het beheer van het gemeentewegennet hebben ze de sleutels in handen om ook

fijnmazige infrastructuur voor de fiets ter beschikking te stellen. Op basis van de Bypad, ontwikkelen de gemeenten een gemeentelijk fietsplan.

Recept 5 Veilig barrières overwinnen



Recept 6 Doorlopende straten identificeren



■ Het Groene en Blauwe netwerk



Sint-Pieters-Woluwe. Foto: Chislain Thonon

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dooraderd door parken, bossen en tuinen. Die groene ruimten zijn sterk geconcentreerd in de periferie van de stad. Het Groene en blauwe netwerk is een strategie van Leefmilieu Brussel om progressief een netwerk van groene ruimtes te ontwikkelen doorheen het gewest, met prioriteit voor de zones in het centrum die het meest behoefte hebben aan open ruimte en groenvoorzieningen. Om te komen tot een weefsel dat aangenaam in gebruik is voor voetgangers en fietsers worden nieuwe groene ruimtes aangelegd. Een tweede tactiek is het verbinden van bestaande en nieuwe groene zones door bomenrijen en planten te voorzien, door fiets- en voetpaden te verbeteren en missing links in te vullen. Restruijtes zoals spoorwegbermen en oevers van waterlopen krijgen een nieuwe functie als groen lint. Barrières worden geslecht door de aanleg van voetgangersbruggen. Dat alles met het oog op groene continuïteit⁶.

6. Groen en blauw netwerk, p. 3-6.

kernbestemmingen van de kinderen. Het spreekt vanzelf dat een continue en kindvriendelijke route naar het speelplein een grotere vrijheid zal opleveren voor kinderen. De speelnetsstrategie van Leefmilieu Brussel geeft aan dat bij de keuze van de inplanting sterk rekening moet gehouden worden met “de nabijheid van wegen (is) die aan de actieve mobiliteitsmodi zijn aangepast (fietspaden, wandelpaden, wegen waar alleen traag gereden mag worden of zones 30); de toegang tot het speelplein zal (...) rechtstreeks verbonden zijn met de actieve mobiliteitstrajecten”⁷.



Molenbeek. Foto: Rita Florizoone

Als kinderen langs trage wegen naar hun favoriete speelruimtes gaan, wordt de verplaatsing automatisch deel van de speelervaring. Immers, kinderen geven zelf aan dat ze – meer dan speeltuigen – vooral ruimte nodig hebben om tot spel te komen. Het ontbreekt hen zo vaak aan ‘speelbare’ open ruimte. In dat opzicht zijn paden in de stad natuurlijke speelruimte bij uitstek: met hun verkeersvrije, vaak groene karakter, met hier en daar een boom, een helling of een ander element dat tot spelen inspireert, zijn ze de gedroomde plek waar kinderen vrij kunnen fietsen, op ontdekking gaan, elkaar ontmoeten. Daarmee, en met hun eigen verbeeldingskracht komen kinderen al snel tot een rijk spel. Trage wegen helpen de gespecialiseerde speelruimte open te trekken en ze te integreren in de grotere omgeving. Ze versterken het speelnetswerk doordat ze zich makkelijk laten toe-eigenen door kinderen.

Recept 9 Speelstraat



Recept 10 Groene linten creëren



■ Duurzame wijkcontracten

Duurzame Wijkcontracten (DWC) zijn stedelijke herwaardingsprogramma's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gericht op kwetsbare wijken. Ze worden afgesloten tussen het Gewest, de gemeente en de inwoners van de Brusselse wijk en lopen over meerdere jaren. De eerste DWC's werden in 1994 gelanceerd. Het accent ligt op duurzame ontwikkeling en burgerparticipatie. Binnen dat kader worden er vijf soorten ingrepen uitgewerkt en gefinancierd, waarvan er twee belangrijk zijn voor trage wegen: buurtvoorzieningen en infrastructuur enerzijds en openbare ruimten anderzijds. Het actieterrein ‘infrastructuur’ zet vooral in op voorzieningen voor jongeren.

Zoals bleek uit de vorige paragraaf, passen trage wegen en voetgangerswegen passen mooi in dit plaatje. Het actieterrein ‘openbare ruimten’ zet niet alleen in op meer kwalitatieve publieke ruimte, maar geeft ook expliciet de voorrang aan actieve modi en de aanleg van voetgangersinfrastructuur.



Vorst, braakliggend terrein Viels.
Foto: QuartierVielsWijk

7. *Het spel in de stad*, 2012, p. 49-50 en p. 93-96.

Recept 11 Restruimten blijvend aanspreken

Laken: Nieuwe fiets- en voetgangersbrug vervangt vervallen passerelle over de spoorweg

Naar aanleiding van het wijkcontract Leopold tot Leopold werd een oude en onveilige passerelle over de spoorweg vervangen door een nieuwe, futuristische fiets- en voetgangersbrug. De brug is van kapitaal belang voor actieve weggebruikers die zich tussen Jette en Laken verplaatsen. De spoorlijn kapt de Fransmanstraat immers op brute wijze in twee delen. Dankzij het ingenieuze ontwerp met sokkels ontstaat er een nieuwe publieke ruimte op de brug zelf.



Laken – Passerelle over spoorweg.



Strakke architectuur.
Foto: Serge Brison voor Ney and partners

2.2 Trage wegen verknopen: klemtoon op het netwerk

Trage wegen staan niet op zich. Samen vormen ze een netwerk van schakels die bijdragen aan een levendige publieke ruimte. Dit netwerk van paden en wegen is de gedroomde habitat van voetgangers en fietsers, van kinderen en ouderen. In al hun verscheidenheid verrijken ze het wegnenet. Ze vormen een aanvulling op autoluwe pleinen, woonerven en het netwerk van stapvriendelijke wegen – alle gewone straten waar de impact van het autoverkeer is beperkt ten voordele van voetgangers en fietsers of die dankzij brede en comfortabele trottoirs bijdragen aan een aangename publieke ruimte op maat van de mens. Elke schakel in het netwerk draagt bij tot een continue trage ruimte, waar verplaatsings- en verblijfskwaliteit primeren. Een trage weg is dus geen op zich staande finaliteit, maar een essentieel ingrediënt van een duurzame, doorwaadbare stad.

Vandaag wordt de weinige beschikbare ruimte voor de voetganger in stukken gehakt door de ene na de andere barrière: het kanaal, spoorlijnen en stadssnelwegen zoals de Kleine Ring of de Lambertmontlaan.



Anderlecht. Foto: Geert Van Cauwenberghs

Ook de grote, monotone kantoor- en industriegebieden en no-go-zones als de NAVO-site of het VRT/RTBF-terrein zijn het tegendeel van wat een voetganger nodig heeft. Zelfs de uitgestrekte parken – voetgangersgebied bij uitstek op het eerste gezicht – kunnen obstakels zijn. Aafgesloten met poorten en hekken allerhande, loopt de kortste

weg er vaak niet eens doorheen. Bovendien zijn ze 's avonds meestal niet toegankelijk. Het gevolg: het verschil tussen de werkelijke wandelafstand en de afstand in vogelvlucht is in Brussel groot. Leesbaarheid van voetgangersroutes is vaak een probleem, waardoor de psychologische afstand nog groter wordt.

Op deze kwesties kan een continu en aaneengesloten weefsel van paden op maat van de voetganger en de fietser een antwoord bieden. Door het netwerk van trage wegen op te waarderen en te verdichten ontstaat een netwerk dat efficiënt en comfortabel is. Voor iemand die onderweg is naar een welbepaalde bestemming of voor zijn buurman die ter ontspanning een toertje gaat doen. Een dicht weefsel van trage wegen nodigt vanzelf uit tot gebruik. Want het zogenaamde

aanzuigefect van wegen, waarbij meer infrastructuur altijd zorgt voor meer auto's, is ook van toepassing op voetgangers en fietsers. Uit onderzoek blijkt dat mensen die op minder dan een kilometer van een nieuw aangelegde trage weg wonen tot drie kwartier extra beweging per dag hebben dan voordien. En dat zowel bij mannen als vrouwen, jongeren als ouderen⁸.

De ontwikkeling van een fijnmazig weefsel voor voetgangers en fietsers gaat verder dan de aanleg van een pad hier of een parkeervrije winkelstraat daar. Innovatieve woon- en kantoorprojecten moeten de voetganger centraal plaatsen en bestaande woonblokken moeten autovrije verplaatsingen aantrekkelijker maken. Het bestaande weefsel aan trage wegen kan verder versterkt worden door straten verkeersluw

Laken: Herinrichting van de publieke ruimte in de Modelwijk

De Modelwijk in Laken is een uitgestrekte torenbouwwijk van de hand van architect Renaat Braem. De wijk is ontworpen in de geest van het utopische modernisme van Le Corbusier, met hoge woontorens die baden in een groene omgeving, ver van de chaos van de stad. Aan de site werd gebouwd vanaf eind jaren '50 tot in de jaren '70. De oorspronkelijke plannen werden nooit volledig voltooid. Vooral op de collectieve voorzieningen en het publieke domein – mét wandelwegen – werd beknibbeld. Met een weinig aantrekkelijke troosteloze open ruimte als resultaat.

In opdracht van o.m. de Lakense Haard worden zowel gebouwen als het park errond grondig gerenoveerd. De herwaardering van de buitenruimte leidde tot een functionele diversificatie van de ruimte, met een doordacht netwerk van pleintjes en verbindingen voor fietsers en voetgangers. Daarbij werd uitgegaan van de natuurlijke looplijnen. Het resultaat is een landschapspark van 3 ha met veel doorsteken en een monumentale voetgangerstrap.



Laken – Heraanleg Modelwijk via looplijnen.



Ruimte in de hoogbouwwijk. Foto: Vincent Van Heghe

8. Goodman A., Sahlqvist S., Ogilvie D., « New Walking and Cycling Routes and Increased Physical Activity: One- and 2-Year Findings From the UK iConnect Study », *American Journal of Public Health*, 2014, 104 (9) p. 38-46.

of verkeersvrij in te richten, door binnenblokken van doorsteekjes te voorzien of door restruimten aan te duiden als passageruimten. Bij verkavelingen of woonuitbreidingsgebieden kunnen trage wegen de interne mobiliteit structureren, maar ook de aansluiting met de rest van de stad of gemeente vormgeven. Van wezenlijk belang is ook de koppeling met openbaar vervoer en multimodale knooppunten. En trage wegen vormen essentiële schakels in de groenblauwe netwerken die de bebouwde ruimte dooraderen en ruimte bieden voor publieke levendigheid.

Recept 12 Buurtwegen als basis

Recept 13 Voetgangerswegen door gebouwen

Recept 14 Doorsteken verplicht maken in nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen



Anderlecht. Foto: Patrice Deramaix & Geneviève Kinet

Het in kaart brengen van het actuele netwerk van trage wegen als essentiële schakels in de grootstedelijke realiteit is een eerste stap om het netwerk als geheel te versterken. Vervolgens moet de kwaliteit van het bestaande netwerk geoptimaliseerd worden: door in te zetten op samenhang, fijnmazig, ontsluiting en multifunctionaliteit. Zo verschijnen de kansen en de knelpunten in het actuele netwerk en kan bepaald worden welke wijken en paden prioriteit moeten krijgen.

2.2.1 STAPAS: trage wegen op kaart

Weten wat je hebt: de eerste stap in het uitbouwen van een robuust grootstedelijk tragewegenet. Om tot een actuele kaart en databank van alle trage wegen in het volledige gewest te komen, inventariseerde Trage Wegen met de hulp van heel wat bereidwillige Brusselaars twee maal alle paden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze inventarisatie, die plaatsvond tussen 2013 en 2017 en de naam STAPAS meekreeg, bestond uit acht luiken:

1. In het voorjaar van 2013 werd een eerste theoretische werkkaart opgemaakt, waarop zoveel mogelijk trage wegen werden ingetekend: paden en wegen die vandaag bestaan, die vandaag niet meer bestaan maar er wettelijk gezien zouden moeten zijn en ook wegen waarvan het moeilijk te zeggen is of ze al dan niet openbaar gebruikt mogen worden. Alle trage wegen in het gewest kregen een uniek nummer. Daarbij werden de volgende bronnen gebruikt: de Atlas der Buurtwegen⁹, het wegenbestand van OpenStreetMap¹⁰ en de kaarten van het NGL. Deze theoretische werkkaart werd opgedeeld in 203 kaarten van 1 km².
2. In de tweede fase (juni-december 2013) volgde een terreinbezoek waarbij alle trage wegen die op de theoretische werkkaarten werden ingetekend werden gecontroleerd. Het leeuwendeel van deze terreincontrole werd uitgevoerd door vrijwilligers die in Brussel wonen en werken. Zij verzamelden voor elke weg of elke cluster van wegen een objectieve informatie in een inventarisatiefiche. De wegen werd gedocumenteerd met foto's. Ook niet-bestaande, ontoegankelijke of nog niet-ingetekende paden werden gedocumenteerd.

9. De gescande overzichtsplannen die we terugvonden bij de dienst Patrimonium werden gegeoreferenciert. Alle buurtwegen die niet samenvallen met een straat werden ingetekend. Daarbij werd geen rekening gehouden met de wijzigingsdocumenten omdat die niet gedigitaliseerd zijn. In totaal gaat het over 929 wegen.

10. Het roads-bestand van OpenStreetMap.org is gebaseerd op de UrbIS-gegevens van het CIBG en is conform de licenties van het CIBG. Het bestand wordt aangevuld en up to date gehouden door vrijwilligers. Wij maakten een export van het bestand in februari 2013. Binnen dit bestand werd een selectie gemaakt u op basis van de volgende criteria: Veld "type" = 'bridleway' OR type = 'footway' OR type = 'pedestrian' OR type = 'steps' OR type = 'elevator' OR type = 'track' OR type = 'path'; Veld "maxspeed" < 30. In totaal gaat het over 4987 wegen.



Ukkel. Foto: Jean Leseul

3. Alle ingevulde terreinfiches werden in het voorjaar van 2014 verwerkt in een databank. Door die databank te koppelen aan het GIS-project werd alle informatie die bij de terreinbezoeken verzameld werd gelinkt aan de geografische informatie op de kaart.
4. Aansluitend werden alle trage wegen die nog niet op de werkkaart stonden en die door de terreininventarisatie aan het licht kwamen ingetekend in het GIS-project. Deze vervulde inventaris was de basis voor de eerste STAPAS-wandelatlas en een online routeplaner die in juni 2014 werden gepubliceerd.
5. In het voorjaar van 2016 werd een nieuwe export van het *roads*-bestand van OpenStreetMap vergeleken met de STAPAS-inventaris die medio 2014 was gefinaliseerd. Deze analyse legde bloot in welke mate het netwerk gewijzigd was: er kwamen nieuwe trage wegen bij, andere waren inmiddels verdwenen. Ook de precieze locatie van heel wat lijnstukken was gewijzigd. Alle lijnstukken die niet in beide gegevenslagen voorkwamen, werden geselecteerd. We maakten een nieuwe werkkaart met alle trage wegen. De lijnstukken die ongewijzigd waren sinds 2014 kregen een groene kleur; de lijnstukken die niet in beide datasets

voorkwamen kregen een rode kleur en nieuw nummer, zodat zij opnieuw op het terrein gecontroleerd konden worden. De kaart werd opnieuw ingedeeld in kaartjes van 1 km².

6. Vrijwilligers ontfermden zich – conform de werkwijze van stap 2 – over een of meerdere kaartjes voor een terreinbezoek. De inventarisatiefiche was een licht verbeterde versie van de eerste ronde. Deze tweede inventarisatieperiode liep van april tot december 2016.
7. De nieuwe terreingegevens werden verwerkt in de databank. Dit gebeurde rechtstreeks in het GIS-programma QuantumGIS om het risico op fouten te beperken. De verwerking van de gegevens werd voltooid in het voorjaar van 2017.
8. Alle gegevens in de geüpdatete STAPAS-inventaris zijn open data. De dataset werd gepubliceerd op Mobigis, het open dataplatform van Brussel Mobiliteit¹¹. De inventaris is ingeladen in OpenStreetMap. Hierdoor wordt de dataset permanent door de community onderhouden en zijn de data publiek toegankelijk voor iedereen.

2.2.2 Kwaliteit van het netwerk optimaliseren

Het tragewegennetwerk is dynamisch en beweegt mee met de omgevingstextuur, met ruimtelijke mutaties en de grillige leefpatronen van mensen. In zekere zin spreken we beter van een weefsel dan van een statisch, functioneel netwerk. Of we kunnen denken in termen van het bloedvatstelsel van het territorium: trage wegen voorzien de omgeving van zuurstof en zorgen voor circulatie op verschillende schaalniveaus.

Fietssnelwegen, langeafstandspaden op spoorwegbeddingen en voet- en fietstunnels en -bruggen die wijken met elkaar verbinden structureren het weefsel op gewestelijk niveau. Het zijn intergemeentelijke geleiders die richting geven, perspectief bieden en ontsluiten. Ze worden vooral geapprecieerd omwille van hun verkeersveiligheid, comfort en directheid. De gebruikers van dit soort paden komen vaak van ver. Aansluitend op deze bovenlokale trage wegen verschijnen wandelpaden rond en door woonblokken, verbindingen in parken, een doorsteek naar het station,

11. <http://data-mobility.brussels/mobigis/nl/>



Evere. Foto: Laura Nagels

een school of een winkelcentrum. Lokale maar cruciale schakels in het netwerk die de omgeving op wijkniveau ontsluiten en ruimtelijke fragmenten verbinden. Ze functioneren voor velen als een blikopener voor de stad. Ze verweven harde en actieve functies met elkaar: handel en recreatie, wonen en biodiversiteit... De fijnste schakels in het netwerk zijn de ultralokale paadjes die als dunne haarvaten tot diep in het weefsel van een wijk doordringen. Een door mensenvoeten uitgesleten olifantenpad over een braakliggend lapje grond, een trap tussen twee straten met een hoogteverschil, een shortcut door een bouwblok: kleinere schakels zijn niet te vinden. De functionele en belevingswaarde van deze wegsegmenten zijn niet te onderschatten. Ze maken de ruimte werkelijk doorwaadbaar, irrigeren als het ware de omgeving. Ze creëren samenhang. Ruimtelijk en maatschappelijk.

Het optimaliseren van dit dynamisch en veellagig weefsel is een opdracht die zowel toebehoort aan de gemeenten en het gewest. Lokale besturen moeten (hyper)lokaal én intergemeentelijk inzetten op het opwaarderen van bestaande schakels. Het is aan gemeenten om afzonderlijke trage wegen te verknopen en te verweven met de omgeving. Deze attitude vergt geen architecturale hoogstandjes of energieverslindende ingrepen. Het gaat om het realiseren van tastbare resultaten in de directe leef- en woonomgeving. Dat kan op een kostenefficiënte, laagdrempelige en omkeerbare manier. Het uitzicht van een bepaalde weg

is daarbij ondergeschikt aan de kwaliteit van het weefsel als geheel. Vier criteria dienen als graadmeter voor die kwaliteit: de samenhang, fijnmazigheid, de multifunctionaliteit en de mate waarin het netwerk toegankelijk is voor iedereen.

■ Samenhangend

Trage wegen komen het best tot hun recht als ze deel uitmaken van een aaneengeschaakt netwerk en dit op verschillende schaalniveaus. Een samenhangend netwerk vertakt zich langs onafgebroken trage verbindingen of lussen, op het laagste niveau aangevuld met 'losse einden', zoals doodlopende straatjes met een erffunctie.

Cahier GO10 – principe 2



Sint-Joost-ten-Noode – Olifantenpad
aan de Botanique. Foto: Reg Caremans

■ Fijnmazig

Iedereen moet de mogelijkheid hebben om in de directe woonomgeving een ommetje te maken langs trage wegen. De maaswijdte of afstand tussen parallelle trage wegen, moet dus klein zijn. Zeker in woongebieden. Op die manier ontstaan dichte netwerken die de bereikbaarheid van bestemmingen of knopen in het netwerk vergroten. Hoe dichter het wegenweefsel, hoe meer opties de gebruiker heeft en hoe korter de verplaatsingsafstand voor de actieve weggebruiker is. Een fijnmazig wegennet omarmt zijn barrières en opent de stad

Cahier GO10 – principe 1



Watermaal-Bosvoorde. Foto: Sarah Moutury

■ Multifunctioneel

Het netwerk vormt een gedeelde ruimte voor verschillende functies, die efficiënt met elkaar zijn verweven. Eenzelfde trage weg kan verschillende maatschappelijke diensten leveren: verplaatsingsruimte, natuurverbinding, speel- en ontmoetingsruimte, waterbuffering, hitte-eiland enz.

Cahier GO10 – principe 4

■ Ontsloten

Het netwerk van trage wegen moet op twee manieren toegankelijk zijn. Vooreerst moeten de paden zo ingericht worden dat passanten ze spontaan gebruiken. Met andere woorden: ze moeten zoveel mogelijk zichtbaar, toegankelijk én uitnodigend zijn. Immers, een goed ontsloten netwerk brengt veel gebruikers op de been en versterkt het maatschappelijk draagvlak voor

Watermaal-Bosvoorde: Paden langs de volkstuinen van het Reigerbospark

Het Reigerbospark is een langgerekt park langs de vallei van de Watermaalbeek. Het park ontstond na buurtprotest tegen vastgoedontwikkeling. Het werd ingericht en wordt beheerd door Leefmilieu Brussel als een van de belangrijke schakels in het Groene en blauwe netwerk. Naast de ecologische waarde, kreeg het park ook een uitdrukkelijke sociale functie. Essentiële ingrediënten voor beide doelstellingen zijn de onverharde trage wegen die het park doorkruisen en het volkstuinencomplex in het zuiden van het park omsluiten.



Watermaal-Bosvoorde – Reigerpark met volkstuinen.



Foto: Rita Florizoone

trage wegen. Uit de inventarisatie bleek dat de fysieke toegankelijkheid van 112 km trage wegen in Brussel beperkt is in de tijd: mensen kunnen ze 's avonds en 's nachts niet gebruiken omdat het park, bouwblok of de galerij waar ze doorheen lopen gesloten wordt. Dat impliceert dat mensen die zich na de kantooruren te voet verplaatsen vaak grote omwegen moeten maken.

Bijkomend moeten Brusselaars beter geïnformeerd worden over de aanwezige trage wegen in hun buurt. Een eerste basis werd gelegd door de voetgangersinstrumenten van *be walking be.Brussels*. De gedrukte wandelatlas, de smartphone-applicatie en de levensgrote kaarten die op de achterkant van 100 bushokjes werden aangebracht helpen mensen om onbekende doorsteken en paden te ontdekken.



Elsene. Foto: Thierry Jiménez

2.2.2 De uitdagingen in het Brussels Gewest

De uitdagingen inzake trage wegen zijn niet los te koppelen van ruimere vraagstukken op het vlak van milieu en natuur, mobiliteit en ruimtelijke planning. Brussel wordt geconfronteerd met een reeks problemen: verkeerscongestie, verlies aan biodiversiteit, bevolkingsgroei, klimaatverandering enz. De kwesties zijn divers, complex en een aantal verontrustende trends zetten zich door.

Fietsers en voetgangers worden nog steeds aangereden in het verkeer. Dramatische ongevallen halen kort het nieuws om even snel weer te verdwijnen in een soort collectieve amnesie. België staat ook in de wereldtop filerijden en elke Belg verliest één gezond levensjaar door luchtvervuiling.

Door het ontwikkelen van het tragewegen-netwerk helpen lokale besturen deze maatschappelijke problemen mee oplossen. Toch blijft het potentieel van de trage wegen vooralsnog onderbenut. In veel gevallen blijft de kloof tussen het juridische statuut en de fysieke toegankelijkheid van een weg voor misverstanden en rechtsonzekerheid zorgen. Veel mensen hebben in hun buurt nog geen toegang tot een sluitend netwerk aan kwalitatieve wandel- of fietspaden.

Ruimtelijke ontwikkelingsschema's redeneren nog onvoldoende vanuit de voetganger of de fietser. En het is uitzonderlijk dat beleidskeuzen de multifunctionele kracht van trage wegen daadwerkelijk verzilveren.



Haren. Foto: Camille Baar

Het is van cruciaal belang dat de verschillende beslissingsniveaus beter op elkaar worden afgestemd. Niet evident, omdat het realiseren van trage verbindingen een transdisciplinaire aangelegenheid is. Nog een uitdaging is ervoor te zorgen dat trage wegen die in het kader van stedenbouwkundige ontwikkelingen werden opgelegd effectief gerealiseerd worden én uitnodigend zijn voor het publiek. Maar al te vaak blijven beloofde doorsteken afgesloten met een hek of ontmoedigen borden allerhande het gebruik van de nieuwe verbindingen.

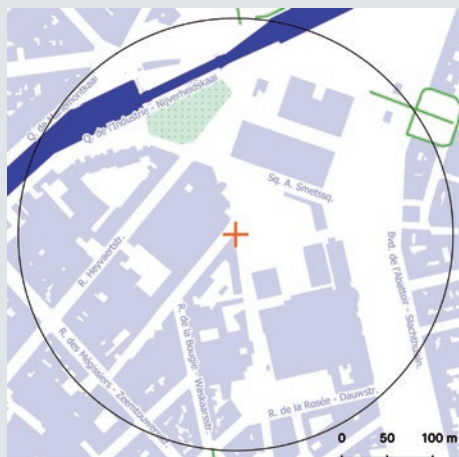
Hoewel het tragewegennet in Brussel in eerste instantie versnipperd en gefragmenteerd lijkt, zijn er heel wat kansen om continue routes en een fijnmazig netwerk van verbindingen te ontwikkelen.

De vele restruimten langs spoorwegen, industrie- en kanaalzones hebben veel potentieel om het netwerk van trage wegen te verdichten, lange-afstandsverbindingen te creëren of korte missing links weg te werken.

Recept 11 Restruimten blijvend aanspreken

Anderlecht: Wandelweg komt er niet na bouwvergunning voor een school

Leefmilieu Brussel plande een nieuwe groene promenade op de oude bedding van de Kleine Zenne aan de Ninoofsepoort. In deze dichtbewoonde wijk van de stad is er nood aan meer groen en recreatiemogelijkheden. De gedempte rivierbedding is een restgebied en biedt een mooie kans om door te steken van de Ninoofsepoort naar het Dauwpark. De verbinding was voorzien het duurzame wijkcontract Passer en het GDOP. Maar de bouwvergunning voor de uitbreiding van een school van de stad Brussel, precies op de plek waar de promenade aansluit op de straat, maakte het plan onmogelijk.



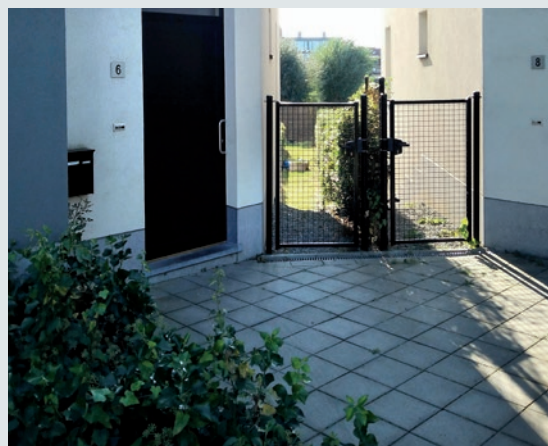
Anderlecht – Park langs de Zenne komt er niet.

Vorst: Geplande maar niet gerealiseerde doorsteek in de nieuw aangelegde wijk Bervoets

Deze duurzame nieuwbouwwijk werd in 2009-2013 aangelegd, aan de rand van de industriezone in Vorst. Op het terrein achter de Van Volxemstraat, kwamen 239 wooneenheden en een tiental ateliers langs drie nieuwe straten en twee pleintjes. In diezelfde zone volgden nog andere verkavelingen. Er werd groot belang gehecht aan kwalitatieve publieke ruimte om ontmoeting te stimuleren. In de vergunde plannen was een doorsteek voorzien tussen de pijpenkop van de Toots Thielemansstraat en de Marguerite Bervoetsstraat, maar de trage weg werd niet gerealiseerd.



Vorst – Niet gerealiseerde doorsteek verkaveling.



De ruimte voor een doorsteek bestaat, maar is onbenut. Foto: Hanne Van Herck

Prachtige voorbeelden zijn op vele plaatsen in de hoofdstad te vinden: het park van Lijn 28 tussen Molenbeek en Brussel-stad, de Groene Wandeling langs de oever van de Aa in Anderlecht. Op termijn kan een nieuwe trage weg in de berm van spoorlijn 161 in Schaarbeek een lange trage verbinding kunnen zijn tussen het Verboeckhovenplein, de Helmetse- en de Haachtsesteenweg.

Ook in de bebouwde omgeving liggen kansen. Met name het realiseren van doorsteken in bestaande of geplande gebouwen is een probaat middel om de maaswijdte te verfijnen. Een eerste stap is het inspireren van bouwheren met *best practices*.

Recept 15 Bouwheren inspireren

Ook de inrichting van bestaande en nieuwe schoolomgevingen biedt een opportuniteit voor de versterking van het tragewegenweefsel. In deze omgevingen moet verkeersveiligheid de primaire zorg zijn. Dat kan door de omliggende straten tijdelijk autovrij te maken als schoolstraat, én door nieuwe of verbeterde trage aanlooproutes te creëren.

Recept 16 Schoolstraat

Een laatste uitgesproken kans die moet vermeld worden, zijn de vele kilometers dienstwegen die het gewest rijk is. Die wegen – bv. langs industrieterrein of woonblok – worden vaak slechts sporadisch gebruikt door wagens. Door een gebruiksovereenkomst af te sluiten kunnen dergelijke private wegen ingeschakeld worden voor traag verkeer.

Recept 17 Gebruiksovereenkomsten over private en dienstwegen en Modeldocumenten

Ganshoren: Renovatie van kinderdagverblijf maakt optimaal gebruik van bestaande trage weg

Het kinderdagverblijf Bammeke op de grens tussen Ganshoren en Jette werd vervangen door een nieuwbouw. De instelling ligt langs een trage verbinding tussen de Geslachtendreef en de Rivierendreef en wordt veel gebruikt door de ouders die hun kinderen te voet afzetten. Bij het ontwerp zorgde de architect ervoor dat het gebouw zowel visueel als praktisch zoveel mogelijk in contact staat met de trage weg. Het project liep van 2014-2016.



Ganshoren – Ontwerp crèche bij voetweg.



De architecten gebruikten de trage weg in hun ontwerp. Foto: Laura Nagels

3- Naar een gemeentelijk tragewegenbeleid

3.1 Inleiding: focus op het netwerk en interdisciplinariteit

Waar beginnen? Met die vraag worstelen lokale besturen als ze beslissen om het tragewegennet uit te bouwen en te versterken. Gelukkig is dat niet van een wit blad, dankzij de STAPAS-inventaris én de ervaringen van andere gemeenten. Steeds weer wordt bevestigd dat het uitwerken van een gemeentelijke visie op het tragewegenbeleid een cruciale stap is. In dit hoofdstuk presenteren we de essentiële elementen van wat uit moet groeien tot een beleidsplan voor trage wegen voor lokale Brusselse besturen.

Wij stellen voor om de focus te verleggen naar de kwaliteit van het netwerk als geheel. Het optimaliseren van het weefsel van trage wegen gebeurt – zoals aangegeven in de paragraaf *Kwaliteit van het netwerk optimaliseren* – door te sleutelen aan



Oudergem. Foto: Ghislain Thonon

de samenhang, de dichtheid, multifunctionaliteit en het ontsluiten van de wegen. Het is van groot belang dat lokale overheden deze reflex ontwikkelen. Alleen zo kunnen ze ervoor zorgen dat het potentieel van al die kleine, bestaande schakels ten volle zal benut worden. Interdisciplinair werken is daarbij een must. De brede waaier aan maatschappelijke functies die het tragewegennet vervult impliceert de betrokkenheid van minstens deze gemeentelijke diensten Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Leefmilieu en Participatie.

3.2 De ingrediënten van een lokaal tragewegenbeleid

Hoe vertaalt zich de ambitie om een kwalitatief en fijnmazig netwerk voor actieve weggebruikers uit te bouwen naar een gemeentelijke beleidskader? Om die vraag te kunnen beantwoorden, moeten we een zicht krijgen op de elementen waaruit een lokaal tragewegenbeleid bestaat.

Een dergelijk beleid zet in op **twee sporen**:

- 1- het beheren en stand houden van het actuele netwerk: optreden tegen onrechtmatige inname (bv. afsluiten, overbouwen...), zorgen voor de netheid en veiligheid (bv. onderhoudsplanung)...
- 2- het ontwikkelen en versterken van het netwerk: het netwerk verder uitbouwen door nieuwe schakels toe te voegen (bv. doorsteken van bouwblokken, slechten van barrières...) samen met de kwaliteit van het netwerk te verhogen (bv. zichtbaarder maken van aansluitingen op de reguliere weg, bespeelbaar maken, vergroenen...).

Om te komen tot een gemeentelijk tragewegenbeleid zal gemeente dus de elementen die we hierna zullen beschrijven achtereenvolgens moeten opnemen.



Etterbeek. Foto: Marion Schubert

3.2.1 Visievorming: het gemeentelijk tragewegenplan

Om op een systematisch manier te werken aan het in stand houden, de uitbouw en de versterking van het lokaal tragewegennetwerk is een gemeentelijke tragewegenvisie dus onontbeerlijk: een tragewegenplan. Een tragewegenplan

hoeft overigens niet op zichzelf te staan, maar kan bijvoorbeeld een wezenlijk onderdeel zijn van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

■ Een tragewegenplan in een notendop

Het plan geeft een beeld van de actuele situatie van het tragewegenpatrimonium en schetst een kader voor de instandhouding ervan. Daarnaast concretiseert het tragewegenplan de uitbouw en de versterking van het tragewegennet: waar moeten er doorsteken bijkomen? Welke barrières moeten doorbroken worden? Welke straten kunnen omgevormd worden tot trage weg? Ten slotte besteedt een tragewegenplan de nodige aandacht aan sensibilisatie en communicatie. Al deze elementen worden in de volgende paragrafen uitgewerkt.

■ Participatie

De inwoners van de gemeente worden best nauw betrokken bij het opmaken van het tragewegenplan. Een participatietraject op maat van de gemeente vormt daarbij de sleutel. Via een reeks van momenten waarop inwoners hun inbreng kunnen doen, worden de uitdagingen en kansen gedetecteerd op het vlak van trage wegen. Deze momenten kunnen erg divers zijn: een verkenningwandeling langs onbekende wegjes in de gemeente, focusgroepen met verenigingen van

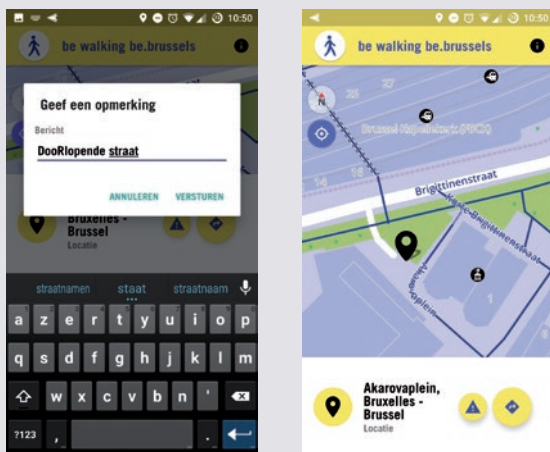


Elsene. Foto: Matthias Verhelst

mede-eigenaars of een informatieavond over de totaliteit van het plan. Ook formele participatieve stappen zijn belangrijk: alvorens het tragewegenplan af te werken, is het organiseren van een openbaar onderzoek een goede praktijk. Daardoor krijgt elke inwoner de kans zich uit te spreken.

De inventaris up-to-date houden: gebruikers helpen mee!

De STAPAS-inventaris werd opgemaakt in GIS en is een statische databank. Naar aanleiding van de be walking be.Brussels-smartphone-applicatie, waarmee de wandelaar de kortste of meest aangename wandelroute kan zoeken tussen twee punten in Brussel, werden de inventarisgegevens gekoppeld aan OpenStreetMap, een online cartografische databank die permanent wordt verfijnd en geüpdatet door zijn gebruikers. Door deze operatie zijn de gegevens van de STAPAS-inventaris vrij raadpleegbaar en aanpasbaar. Gebruikers van OSM die vaststellen dat een trage weg ontbreekt of gewijzigd is, kunnen zelf de kaartgegevens updaten. Gebruikers kunnen via de app een probleem of een wijziging melden die door de OSM-community onderzocht en geratificeerd zal worden.



Deze screenshots tonen hoe opmerkingen worden doorgegeven.

3.2.2 Het gemeentelijk patrimonium aan trage wegen

Een tragewegenbeleid dient steeds te vertrekken vanuit een actueel overzicht van het netwerk op het grondgebied van de gemeente. Een **actuele inventaris** is daarom noodzakelijk: welke wegen zijn open, en in welke staat bevinden ze zich?



Ukkel. Foto: Thérèse Baeckeland

Zoals aangehaald in hoofdstuk 2.2.1 werden alle trage wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in kaart gebracht. Deze gegevens staan rechtstreeks en vrij ter beschikking van de lokale besturen onder de vorm van de STAPAS-databank, die ze in hun eigen GIS-systemen kunnen integreren. Dankzij deze gegevens kan het lokale tragewegenbeleid kan dus een vliegende start nemen.

3.2.3 Handhaving en instandhouding

Als wegbeheerder staat de gemeente in voor de handhaving en instandhouding van veruit de meeste trage wegen op haar grondgebied¹². De gemeente kan bij gebrek aan instandhouding hiervoor ook aansprakelijk gesteld worden¹³. In een gemeentelijk tragewegenbeleid dienen volgende aspecten dan ook te worden opgenomen om het wegbeheerschap goed uit te voeren:

12. Groene zones en parken onder het beheer van Leefmilieu Brussel worden dus niet door de gemeente beheerd.

13. Zie Beekman, Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder, 2012.

Een onderhoudsbudget en samenwerken met stadswachten

De gemeente Ukkel legt jaarlijks een budget voor het onderhoud van buurtwegen vast, dat wordt via een openbare aanbesteding toegekend aan één firma. Wanneer aangelanden hun hagen niet onderhouden, worden ze aangemaand.

De dienst Mobiliteit van de gemeente Ganshoren werkt nauw samen met de stadswachten. Van zodra er hagen hinderlijk beginnen te worden, spreken zij de aangelanden aan; bij niet-snoeien riskeren aangelanden een GAS-boete; daar wordt goed gevolg aan gegeven.



Een voetweg in Ukkel. Foto: Damiaan De Backer

■ **Onderhoudsplanning**

Het onderhoud van trage wegen wordt het best behandeld in een onderhoudsplan, dat de technische dienst of groendienst kan gebruiken om in te plannen en uit te voeren. Een degelijk onderhoudsplan beschrijft weg per weg de aard van het uit te voeren onderhoud, schat de vaste kosten ervan in en geeft aan of bepaalde onderhoudswerken al dan niet kunnen worden uitbesteed. Er kan bijvoorbeeld onderzocht worden of particulieren geen deel van het onderhoud op zich kunnen nemen tegen een bepaalde vergoeding. Of onder de vorm van medebeheer. Het onderhoudsplan wordt cartografisch ook best



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Rita Florizoone

gekoppeld aan de STAPAS-inventaris. In navolging van een onderhoudsplan, moet de gemeente genoeg kredieten voorzien op de begroting.

Recept 18 Medebeheer



■ **Handhavingsprotocol**

Wanneer de toegankelijkheid of vrije doorgang van een schakel in het netwerk van trage wegen in het gedrang komt, dan dient de gemeente als wegbeheerder op te treden. De gemeente beschikt daarvoor over een breed palet aan bevoegdheden om die plicht uit te oefenen. Van ambtswege kan de gemeente, net zoals ze dat voor de gewone straten kan, versperringen en afsluitingen laten weghalen. Een aantal zaken kunnen ook worden geregeld via administratieve sancties uit de GAS-regelgeving. Naast de ambtelijke handhaving kan een gemeente ook juridisch optreden wanneer de integriteit van het tragewegenet wordt aangetast.

Als onderdeel van een tragewegenbeleid worden deze aspecten vastgelegd in een handhavingsprotocol voor alle gemeentelijke diensten die betrokken zijn bij het wegbeheerschap. Een dergelijk protocol kan de vorm aannemen van een gemeentelijke dienstnota die uitklaart welke dienst of ambtenaren instaat voor bv. vaststellen van overtredingen, nemen van ambtelijke maatregelen, enz. Achteraan in deze publicatie vindt u er enkele.

Modelbrieven en -documenten



■ Administratief protocol

Doorsteken en voetwegen dienen ook administratief gevrijwaard te worden. Als onderdeel van een tragewegenbeleid dient de gemeentelijke dienst bevoegd voor ruimtelijke ordening de STAPAS-stelselmatig te controleren bij het toetsen van vergunningen (zie ook *Stedenbouwkundig instrumentarium*).



Elsene. Foto: Matthias Verhelst

Een ander belangrijk punt is het verstrekken van vastgoedinformatie. Het bestaan van een voetweg of een doorsteek doorheen een perceel of een kavel, dient door de gemeente te worden meegegeven aan de notaris die om vastgoedinformatie verzoekt. Ook hier worden best al deze administratieve handelingen vastgesteld in een dienstnota om aan de gemeentelijke diensten hierover duidelijkheid te verschaffen.

■ Gemeentelijke diensten warm maken

Dit onderdeel van het tragewegenplan richt zich ook op het verhogen van de kennis over trage wegen bij de gemeente zelf. Voorzie voldoende vorming voor de gemeentelijke administratie, bijvoorbeeld op juridisch vlak van trage wegen. Vorming kan ook praktisch van aard zijn: hoe wordt een weg aangepast in het kader van integrale toegankelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit?



Elsene – Samenwerking met Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw is onontbeerlijk.

Foto: Matthias Verhelst

3.2.4 Het netwerk uitbouwen en versterken

De gewestelijke strategische beleidskeuze om de voetganger een fijnmazig netwerk aan te bieden met doorsteken om de 50 meter, dient te worden vertaald naar het gemeentelijk tragewegenplan. Vertrekkende vanuit de actuele situatie (zie 3.2.2), wordt een concrete strategie opgemaakt om het netwerk aan trage wegen uit te bouwen en te versterken. Een mix aan mogelijkheden dient daarvoor te worden afgetoetst: het doorsteken van bouwblokken, het gebruiken van dienstwegen voor voetgangers en fietsers, het heropenen van verwaarloosde buurtwegen... In dit cahier sommen we in hoofdstuk 4 een hele reeks recepten op die de gemeente kan gebruiken om het tragewegennetwerk verder uit te bouwen.



Etterbeek. Foto: Marion Schubert

Het inplannen van maatregelen op het terrein is vervolgens een kwestie van prioriteiten stellen, maar ook van opportuniteiten grijpen. Het trage-wegenplan maakt dus niet alleen een wensbeeld op van het gemeentelijk tragewegennetwerk, het beschrijft ook de concrete acties die de gemeente op korte, middellange en lange termijn zal ondernemen.

3.2.5 Communicatie en sensibilisering

Een gemeentelijk tragewegenplan beoogt ook het gebruik en de kennis van het gemeentelijk tragewegennetwerk te verhogen. De betrokkenheid van de inwoners bij trage wegen neemt hierdoor toe, waardoor de vraag naar een fijnmaziger netwerk luider zal klinken. We overlopen de concrete onderdelen van dit luik van het tragewegenplan.

■ Signalisatie en bekendmaking: naamborden, kaarten en atlassen, bebording

Elementair is de signalisatie op het terrein: een markering of bord belichaamt het recht van doorgang en verhoogt de herkenbaarheid van trage wegen. Ook de aanduiding op kaarten brengt mensen op weg en vergemakkelijkt de navigatie. Vandaag evolueren de digitale routingstoeppassingen in snel tempo, maar ook papieren kaartversies blijven belangrijk. Infopalen op het terrein kunnen tenslotte dienst doen als multimediale knooppunten en interfaces.

De acties die kunnen worden opgenomen in het tragewegenplan liggen dan ook voor de hand: een bebordingsplan, een screening van de doorlopende straten of het uitgeven van een gemeenteplan met alle trage wegen erop. Het Brussels Gewest doet alvast een stevige duit in de zak met de be walking be.brussels-producten: de voetgangerskaarten die zichtbaar worden in de Brusselse bushokjes, de uitgave van een wandelatlas voor het hele Gewest en de voetgangers-app kunnen hand in hand gaan met de gemeentelijke acties.

👁️ Recept 19 Naamborden plaatsen langs trage wegen

👁️ Recept 6 Doorlopende straten identificeren



Sint-Pieters-Woluwe – Een naambord verduidelijkt onmiddellijk het openbaar karakter.

Foto: Ulrich Beuter

■ Evenementen

Naast de aanduiding en de promotie van het tragewegennetwerk is de beleving ervan doorslaggevend. Activiteiten op, langs en over trage wegen brengen mensen op de been en laten toe om het netwerk te verkennen. In een tragewegenplan kan de organisatie van dergelijke activiteiten worden opgenomen als een actie. Hierbij lijkt het logisch aan te sluiten bij de jaarlijkse dynamiek van de Dag van de Trage Weg.

Recept 20 Een activiteit organiseren op de Dag van de Trage Weg



In het kader van dit nationale moment, kan ook de gemeente samen met de plaatselijke clubs en organisaties activiteiten voorstellen. Daarnaast zijn er doorheen het jaar nog vele andere momenten waarop het plaatselijke tragewegennet in de kijker kan worden gezet: de Jane's Walks (2^{de} weekend van mei) of de Autovrije Zondag (midden september), om er maar enkele te noemen.

Het evenementiële geldt ook voor activiteiten die niet op de trage wegen als dusdanig plaatsvinden. Via het tragewegenplan kan de gemeente een reflex ontwikkelen om de bezoekers van (grotere) evenementen die in de gemeente plaatsvinden aan te sporen om te kiezen voor een actieve verplaatsingswijze: te voet of met de fiets.

Recept 21 Bewegwijzerde sportevenementen



Het opmaken van bereikbaarheidsfiches (waarop de trage wegen staan aangeduid) voor de concertzalen en sportcomplexen in de gemeente kan dan als actie worden opgenomen in het tragewegenplan.

■ **(Burger)initiatieven ondersteunen en ontsluiten**

Trage wegen kunnen de zichtbaarheid en bekendheid van diverse locaties of initiatieven stimuleren. Dit maakt interessante kruisverbanden en partnerschappen mogelijk. Het kan gaan over thematische of educatieve routes die een verhaallijn aanschouwelijk maken. Verschillende plekken verschijnen als knooppunten in een betekenisvol weefsel: parken, natuurgebiedjes, speelplekken, culturele centra, transitie-initiatieven, enz. Via acties in het tragewegenplan kan de gemeente deze plekken en de eraan verbonden initiatieven ondersteunen. De gemeente kan zo bv. systematisch de scholen koppelen aan het tragewegenplan door samen met hen schoolroutekaarten op te maken.

Eerder gesteld: de Brusselaar engageert zich voor trage wegen en publieke ruimte. Het tragewegenplan kan dit engagement ondersteunen, bijvoorbeeld door mee te helpen aan de ontwikkeling aan een collectieve ruimte, ontsloten door een trage weg.



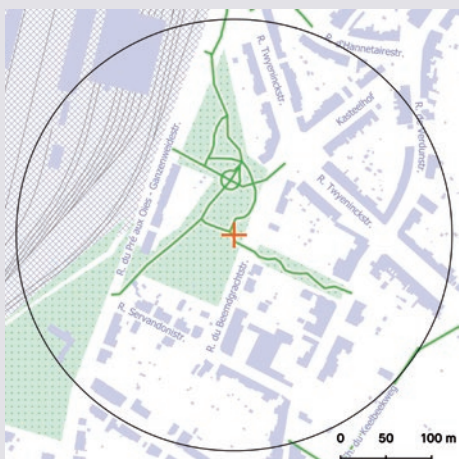
De gemeente Oudergem ondersteunt een school bij het project Chemins au naturel.

Foto: Rita Florizoone

Haren: Buurtbewoners herstellen paden en ruimen afval op

De bewoners van Haren zetten zich al jaren in om de buurtwegen in hun dorp op te waarderen en te vrijwaren. Een van de vele initiatieven die ze namen, is het jaarlijks opruimen van sluikeafval langs deze paden en het vrijmaken van overwoekerde voetwegen. Deze activiteiten noemen ze Brektabeen.

Tussen de Keelbeeksite, de zone waar de nieuwe gevangenis in Haren wordt gepland, en het park dat in de volksmond de Teletubbies wordt genoemd, herstelden ze een verbinding die ze de naam Liaison Liberté Champêtre/Verbinding Landelijke Vrijheid kreeg. Met een naambordje. In deze zone ontwikkelden ze ook verschillende bewegwijzerde wandelingen.



Brussel-Haren – Buurtbewoners herstellen paden.



Buurtweg in Haren. Foto: Caroline Jadot

■ Tijdelijk autoluw als experiment

Ten slotte kan ook het experiment ingezet worden in een tragewegenplan. Mensen laten proeven van een ruimte zonder autoverkeer kan een strategie zijn om enkele beoogde ingrepen uit het tragewegenplan te gaan testen. Een stuk straat dat samen met de inwoners wordt ingericht als leefstraat kan een voorloper worden van een straat die later permanent een trage weg wordt. Ook een artistieke interventie naar aanleiding van een evenement of een festival als Parckdesign kan leiden tot vernieuwde inzichten in trage mobiliteit op wijkniveau.

👁️ Recept 22 Leefstraat

👁️ Recept 23 Artistieke of creatieve experimenten

Het tijdelijke kan ook een doelstelling op zich zijn: de trage ruimte kan tijdens schoolvakanties vergroten door een oproep te lanceren voor speelstraten in de gemeente. Samen met de ouders kan een school worden ondersteund om schoolstraten te organiseren, zodat de verkeersveiligheid rond de scholen toeneemt.

👁️ Recept 16 Schoolstraat

3.3 Koppeling met gemeentelijk instrumentarium

Hoe verhoudt een tragewegenplan zich tot de taken en plannen van een lokaal bestuur? Het antwoord is tweeledig:

- 1- Een tragewegenplan is gelieerd met de reguliere bevoegdheden van de gemeente. Als wegbeheerder is de gemeente de verantwoordelijke instantie voor het grootste deel van het tragewegennetwerk. Uit dit wettelijk verplicht wegbeheerschap vloeit voort dat de gemeente ook haar tragewegen in stand houdt, onderhoudt en handhaaft. Paragraaf 3.3.1 gaat dieper in op deze onderdelen van een degelijk tragewegenplan. Ook op het vlak van stedenbouw

en ruimtelijke planning oefent de gemeente haar wettelijke bevoegdheden uit als vergunningverlenende overheid. De doelstelling om een samenhangend netwerk van trage wegen in stand te houden en te versterken, maakt dat de gemeentelijke diensten die deze vergunningen afleveren eveneens moeten doordrongen worden van de beleidskeuzes in het tragewegenplan. Daarover leest u meer in paragraaf 3.3.4.

- 2- Het tragewegenplan is gekoppeld aan de gemeentelijke planvorming. Lokale besturen doen aan planvorming om een coherent gemeentelijk beleid te kunnen voeren. Een tragewegenplan kan een onderdeel zijn van een gemeentelijk mobiliteitsplan (zie 3.3.2). Belangrijke trage wegen kunnen deel uitmaken van het gemeentelijke PAVE als deel van het structurerend voetgangersnetwerk (3.3.3). Om de acties die in het tragewegenplan worden beschreven uit te concretiseren en te realiseren, kan een gemeente gebruikmaken van bijzondere bestemmingsplannen (zie 3.3.4).

De volgende paragrafen bieden een overzicht van de belangrijkste bevoegdheden en instrumenten op lokaal niveau die ingezet kunnen worden om het tragewegenbeleid in de praktijk te brengen.



Evere. Foto: Denis Marechal

3.3.1 Wegbeheerschap: de plaats van de gemeente binnen het wegenrecht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De gemeente is formeel de wegbeheerder van de zogeheten kleine wegenis. Deze omvat alle openbare wegen die geen gewestwegen zijn. De meeste trage wegen zijn dus kleine wegen: ze vallen onder het wegbeheer van de gemeente. Toch zijn er uitzonderingen: trage wegen door parken of bossen, die beheerd worden door het Gewest zijn bijvoorbeeld – strikt genomen – geen kleine openbare wegen. De gemeente is er dan ook géén wegbeheerder van.

Het wegbeheerschap moet erg ruim opgevat worden: lokale besturen zijn verplicht ervoor zorgen dat de wegen vrij en veilig toegankelijk zijn. Volgens het wegenrecht dragen zij daartoe de **onderhoudsplicht** voor alle openbare wegen in de administratieve zin van het woord. Lokale besturen oefenen ook de **politiebevoegdheid** uit over alle wegen waarop openbaar verkeer plaatsvindt. Dat wil zeggen dat gemeenten via een aanvullend reglement kunnen bepalen welke weggebruikers er van welke wegen gebruik mogen maken, maar ook dat lokale besturen steeds kunnen optreden om de veiligheid van het gebruik van de weg te garanderen.

De Atlas der Buurtwegen in Brussel

In 1841 werden alle Belgische steden en gemeenten verplicht een inventaris op te stellen van hun lokale wegen en paden, om te verhinderen dat buurtbewoners zich wederrechtelijk delen van de openbare weg zouden toe-eigenen en om het vrij verkeer van goederen en diensten te vrijwaren. Deze inventaris moest opgetekend worden in een atlas. Het netwerk van openbare wegen dat op dat moment de facto bestond, werd officieel erkend en kreeg een recht van doorgang. Overal gingen landmeters aan de slag om de wegen op te meten en in te tekenen.

De Atlas der Buurtwegen bestaat uit gemeentelijke overzichtskaarten op schaal 1/10000 en detailkaarten per weg op schaal 1/2500. De landmeters verzamelden de volgende informatie op de kaarten: de naam van iedere weg, de

richting, een nummer, de lengte, de breedte, wie moet instaan voor het onderhoud ervan, een identiteitskaart van de belendende percelen en gegevens over de betrokken eigenaar.

Elke Atlas werd in twee exemplaren opgemaakt: één exemplaar werd bewaard en beheerd op de gemeentelijke administratie, het andere was een gewaarmerkte kopie en werd bijgehouden door de provincie. Voor Brussel was dat uiteraard de provincie Brabant. Het was ook de provincie die – op basis van een aanvraag van de gemeente – al dan niet de toestemming verleende om buurtwegen af te schaffen, te verleggen of te wijzigen. De originele wijzigingsdocumenten die hieruit voortvloeiden moesten bij de gemeentelijke Atlas bewaard worden, een kopie werd aan de provinciale atlas toegevoegd.

Bij de splitsing van de provincie Brabant op 1 januari 1995 werden de exemplaren van de Atlas der Buurtwegen van de Brusselse gemeenten overgedragen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en zijn te raadplegen bij de directie Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw.



De papieren Atlas der Buurtwegen wordt zeer veel geconsulteerd in Ganshoren.

Foto: Hanne Van Herck

Trage wegen hebben géén eenduidig, allesomvattend **juridisch statuut**. We onderscheiden maar liefst 4 statuten van wegen. We overlopen ze kort één voor één¹⁴.

14. Voor een uitgebreid overzicht zie STAPAS Eindrapport, 2014.

■ Buurtwegen

Een belangrijke categorie trage wegen omvatende buurtwegen. Dit statuut werd ingevoerd door de Wet van 10 april 1841 op de Buurtwegen. Opgelet: het begrip 'buurtweg' kan niet zomaar geassimileerd kan worden met het begrip 'trage weg'. Veel buurtwegen zijn in de afgelopen decennia verbreed, rechtgetrokken en omgevormd tot straten en verbindingswegen, zeker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit in belangrijke mate het geval. Niet alle buurtwegen zijn dus 'traag' en, zoals we eerder stelden, niet alle 'trage wegen' zijn 'buurtwegen'.

De buurtwegen staan opgetekend in de zogeheten Atlas der Buurtwegen (zie kadertekst). Er zijn twee vormen van buurtwegen: de paden (sentiers), die in regel smaller zijn dan 1,65 m en de wegen (chemins), die breder zijn. Doorgaans (maar niet altijd) zijn de paden publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang over private gronden en hebben de wegen een bedding die toebehoort aan de overheid. In beide gevallen blijven het administratief gezien openbare wegen.



Oudergem. Foto: David Kuborn

Voor de landelijke delen van Brussel kan een gemeente nog steeds het netwerk van buurtwegen als basis nemen bij de uitbouw van een lokaal netwerk.

Recept 12 Buurtwegen als basis voor het netwerk

■ Gemeentewegen in de strikte zin van het woord

Tot de gemeentewegen in de strikte zin behoren alle kleine wegen die geen buurtwegen zijn én waarvan de wegbedding eigendom is van de lokale overheid. Deze categorie trage wegen zijn vaak fietswegen in eigen bedding (maar niét de vrijliggende fietspaden die deel uitmaken van de openbare weg). Ook doorsteekjes in woonblokken zijn voorbeelden van dit type.

Doorgaans worden dit soort paden initieel aangelegd door een projectontwikkelaar, waarna ze overgedragen worden aan de gemeente en opgenomen worden in het openbaar domein ervan. Er is geen allesomvattende kaart van deze wegen, wel komen ze voor op de afzonderlijke verkavelingsplannen.

■ Publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang

Dit juridisch statuut is het minst gekend. Het gaat om de kleine wegen met een particuliere bedding die de gemeente door langdurig openbaar gebruik heeft verkregen. Ze zijn niet opgetekend in de Atlas der Buurtwegen, noch werden ze door de gemeente erkend als buurtweg. In sommige gevallen werden deze wegen in een contractuele erfdiensbaarheid of via een bijzonder bestemmingsplan vastgelegd. In de Franstalige rechtsleer worden ze vaak "onbenoemde wegen" genoemd.

Ze verschillen van de buurtwegen met een particuliere bedding, omdat ze niet onder de administratieve regels van de Buurtwegenwet vallen. Er bestaat geen cartografisch overzicht van dergelijke wegen.



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Rita Florizoone

Door als gemeentebestuur middelen uit te trekken voor het onderhoud van deze categorie van wegen kan de kwaliteit van het lokale tragewegennet sterk verbeterd worden.

Recept 24 **Publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang**

■ **Trage wegen in feitelijke toestand van openbare weg**

Het vierde juridisch statuut van trage wegen is eigenlijk een restcategorie. Het gaat om de veelheid aan wegenis die door het publiek openbaar gebruikt wordt, maar die administratief gezien geen openbare wegen zijn. Het begrip openbare weg wordt hier dus uitgelegd in de zin van het verkeersreglement: het feit dat het publiek de weg openbaar gebruikt.

Onder deze enorme restcategorie vinden we ook een aantal emblematische wegen: de jaagpaden

langs de kanalen (juridisch gezien zijn dit eigenlijk dienstwegen voor de scheepvaart en de waterwegbeheerder), de trage wegen in bossen en parken van het Gewest of de oude spoorwegbeddingen waarop vandaag gewandeld en gefietst wordt. Op deze wegen oefent de gemeente haar politiebevoegdheid uit, maar is ze dus geen wegbeheerder.

3.3.2 Mobiliteitsplan

Sinds een aantal jaar heeft elke gemeente haar eigen Gemeentelijk Mobiliteitsplan. De belangrijkste doelstellingen van dat plan: een betere mobiliteit en toegankelijkheid, meer verkeersveiligheid en een hogere levenskwaliteit voor de inwoners. Om daartoe te komen worden stappen, fietsen en openbaar vervoer gestimuleerd en intermodaliteit aangemoedigd. Grosso modo moet het verkeer veiliger en de publieke ruimte aangenamer gemaakt worden. Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan bestaat uit drie delen: een diagnose, een conceptfase en een actieplan, met concrete voorstellen en de betrokken verantwoordelijken voor het uitvoeren van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan¹⁵.



Jette. Foto: Lukas Vanacker

Een lokaal bestuur kan het vernieuwen van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan aangrijpen om een echt tragewegenbeleid op het getouw te zetten. Of ze kan, ter uitvoering van keuzes uit het plan, starten met acties die het tragewegennetwerk in de gemeente versterken.

3.3.3 PAVE

Tegen 2018 zullen alle Brusselse gemeenten beschikken over een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte, kortweg PAVE (*Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public*). Het plan analyseert de voetpaden en de openbare ruimte bestemd voor voetgangers, zoals oversteekplaatsen, en pleinen. Een PAVE heeft twee doelen: enerzijds brengen gemeenteambtenaren, deskundigen en inwoners het structurerend voetgangersnetwerk in kaart. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het basisnetwerk, wandelroutes en hoofdwandelroutes. Deze analyse maakt duidelijk hoe dicht het wegennet voor voetgangers is én waar er prioritair moet ingegrepen worden. Problemen op hoofdwandelroutes met veel voetgangersverkeer krijgen voorrang.

Anderzijds wordt er een stand van zaken gemaakt van de toegankelijkheid van de trottoirs en de openbare ruimte. Daarbij wordt rekening gehouden met de staat van het wegdek, of er obstakels of oneffenheden zijn, een sterke helling, de aanwezigheid van oversteekplaatsen, bus- en tramhaltes, verkeerslichten en stadsmeubilair. Cruciaal is de continuïteit van het voetgangerstraject. De audit gebeurt met de noden van mensen met een beperking in het achterhoofd, zodat de veiligheid en het comfort van alle voetgangers in ogenschouw wordt genomen.

De terreindiagnose wordt aangevuld met aanbevelingen die telkens een cijfermatige prioriteit meekrijgen. Aan de hand van de meegeleverde software kan een gemeente een plan opmaken voor het verbeteren van haar voetgangersinfrastructuur, zowel op het vlak van planning, uitvoering als budgettering. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de verantwoordelijkheid en de planning van andere instanties, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Beliris en de MIVB¹⁵.

Een PAVE bekijkt a priori enkel straten en dus niet de trage wegen, tenzij ze door frequent gebruik zijn opgenomen als hoofdwandelroute of verbinding,

wat heel zeldzaam is. Dit betekent niet dat universele toegankelijkheid geen streefdoel is bij de (her)inrichting van trage wegen. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, kan een toegankelijk alternatief naar voor worden geschoven: in een park kan bijvoorbeeld een toegankelijk parcours ontwikkeld worden, terwijl de rest minder toegankelijk is.



Sint-Pieters-Woluwe. Foto: Ghislain Thonon

3.3.4 Stedenbouwkundig instrumentarium

Een gemeentelijk tragewegenbeleid is idealiter sterk verbonden en vervlochten met het stedenbouwkundig beleid op lokaal vlak. Het uitbouwen van een coherent en fijnmazig netwerk voor de actieve weggebruikers is immers een proces. De dagelijkse gemeentelijke praktijk op het vlak van ruimtelijke ordening heeft dan ook bijzonder veel invloed. Elk bouwblok dat door ruimtelijke ontwikkelingen wordt doorstoken, maakt het stedelijk weefsel aantrekkelijker voor voetgangers. De optelsom van vele kleine beslissingen levert geleidelijk aan een robuust netwerk aan trage wegen op.

15. De afgewerkte en goedgekeurde PAVE's zijn beschikbaar op <http://data-mobility.brussels/>.

We overlopen kort het stedenbouwkundig instrumentarium dat de gemeente tot haar beschikking heeft en geven telkens aan hoe een lokaal bestuur deze instrumenten kan inzetten bij het versterken van haar tragewegennetwerk.

■ Regelgeving: het BWRO en de verordeningen

Het **Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening**, kortweg BWRO, regelt stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bepaalt de instrumenten die de bijzondere regels vastleggen waaraan de ontwerpen worden onderworpen. De meest gebruikte instrumenten zijn de bestemmingsplannen, de stedenbouwkundige verordeningen en de verkavelingsvergunningen. Deze gewestelijke regelgeving heeft vandaag geen bijzondere aandacht voor de fijnmazigheid van de voetgangersinfrastructuur¹⁶.

Stedenbouwkundige verordeningen bepalen de regels die van toepassing zijn op de bouwwerken en op hun onmiddellijke omgeving (bouwprofiel, hoogte enz.). De gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) behandelt het hele gewestelijke grondgebied, net als het GBP. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen (GemSV's) vullen de GSV-bepalingen op lokaal niveau aan. Hierin zitten kansen voor trage

wegen vervat. Een gemeente kan in haar GemSV bijvoorbeeld vastleggen dat er geen blinde muren mogen uitkijken op publieke doorsteken. Ze kan ook afstandsregels voor afsluitingen naast voetwegen verordenen of de minimum en maximum hoogte van hagen en muren bepalen. Het voordeel is dat deze regels meteen voor alle projecten in de gemeente dezelfde zijn.

■ Ruimtelijke planning: de bestemmingsplannen

Bestemmingsplannen zijn de blauwdruk van de ruimtelijke ordening in het Brussels Gewest. In een bestemmingsplan wordt de ruimtelijke functie (de 'bestemming') nauwkeurig vastgelegd: huisvesting, kantoren, handelszaken, groene ruimten, industrie enz. Het **Gewestelijk Bestemmingsplan** (GBP) behandelt het hele gewestelijke grondgebied. Het GBP is het referentieplan voor ruimtelijke ordening in Brussel, omdat het de functie(s) van elk stuk grond in het gewest vastlegt. Elke vergunning die wordt afgeleverd moet aan het GBP getoetst worden. In 2013 werd het plan gedeeltelijk gewijzigd naar aanleiding van de demografische groei in het Gewest. Deze



Anderlecht. Foto: Emma Denorme



Ukkel. Foto: Marion Schubert

16. Het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening werd aangenomen bij Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 april 2004 (B.S. 26.V.2004, 1ste ed) en geratificeerd door de Ordonnantie van 13 mei 2004 (B.S. 26.V.2004, 2de ed.); het wetboek werd 22 keer gewijzigd. Voetgangers worden slechts twee keer vermeld in het Wetboek: in het hoofdstuk over projecten onderworpen aan effectenrapport wordt vermeld dat tunnels die uitsluitend voor voetgangers- en fietsersverkeer bestemd zijn, niet onderworpen zijn aan het opstellen van zo'n rapport. (Bijlagen Art. N.1 nr. 8 en Bijlagen Art. N.2 nr. 19) > <https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/cobat/22bis-officieuze-gecoord-bwro-december-2016.pdf>

wijziging wordt het Demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (D-GBP) genoemd en laat toe dat woningen worden gebouwd in verschillende gebieden die momenteel nog industriegebied zijn. Dat doet men door deze gebieden om te vormen tot “Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving” (OGSO).

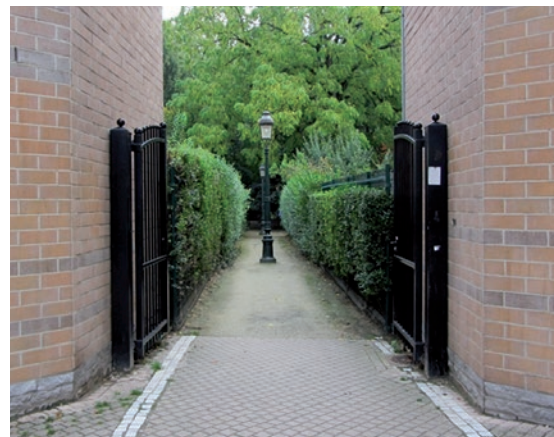
Een **Bijzonder Bestemmingsplan** (BBP) detailleert of wijzigt het GBP voor het gebied waarover het zich uitsprekt. Een BBP kan hefbomen creëren voor een gemeentelijk tragewegenbeleid. Zo kan het lokaal bestuur op het niveau van meerdere bouwblokken of zelfs op wijkniveau haar ruimtelijke strategie omzetten in richtinggevende of zelfs bindende regels. Op die manier kan een gemeente een plaatselijke overdruk maken met ontsluitingen of verbindingen voor voetgangers of fietsers. Wanneer particulieren of private ontwikkelaars hun project wensen te realiseren, moeten zij de regels van het BBP volgen en dan ook een stukje aan het lokale tragewegennet meebouwen.

■ De uitvoering: verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen

De eerder aangehaalde bestemmingsplannen leggen het kader vast waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen tot stand kunnen komen. De grootste impact voor de trage wegen wordt gerealiseerd met het **vergunningenbeleid**. Het initiatief achter de meeste plannen waarop de lokale overheid moet toezien komt uit de private sector. We denken aan bouwpromotoren, maar vooral aan de eigen inwoners van de gemeente. Als de gemeente werk wil maken van een sterk tragewegennet, dan moet ze deze ambitie actief vertalen naar bindende voorwaarden bij het vergunnen van verkavelingen en bouwprojecten. Deze voorwaarden zijn kansen om gewenste verbindingen te creëren of verdwenen paden te herstellen. Of waarbij aantrekkelijke publieke of semipublieke ruimte kan gecreëerd worden.

Via de **verkavelingsvergunning** kan de gemeente de configuratie van een bouwproject bepalen: waar komen de openbare wegen, waar moeten er publieke doorsteken komen? Licht er een buurtweg in het te (her)verkavelen gebied? Maar een verkavelingsvergunning gaat veel verder. Via de verordenende voorschriften kan de gemeente zich tot in het detail uit te spreken over elk aspect van het project: de inplanting, de toe-

gestane bouwhoogte, de vormgeving en de te gebruiken materialen... Met een degelijke verkavelingsvergunning heeft een lokaal bestuur alles in handen om succesvolle publieke doorsteken af te dwingen. Door bijvoorbeeld te stellen dat een doorsteek moet aansluiten op ingangen van winkels of huizen, legt de gemeente al van bij de planvorming in de verkavelingsvoorschriften het fundament van een aantrekkelijke passage.



Jette. Foto: Jérôme Lescanne

Via de **stedenbouwkundige vergunning** worden projecten op één kavel vergund. De rol van de gemeente verschuift eerder van planvorming naar controle. De gemeente controleert of de juiste ruimtelijke bestemming uit het bestemmingsplan wordt gerealiseerd: wordt hier geen woonhuis gezet terwijl er eigenlijk een handelspand moest komen? Houdt de aanvrager rekening met de regels uit de stedenbouwkundige verordeningen van Gewest en gemeente? Worden alle opgelegde voorwaarden in een eventuele hoger liggende verkavelingsvergunning wel gevolgd? Wordt er rekening gehouden met de ligging van een buurtweg? Deze vergunning is dus het sluitstuk: hier zal de gemeente een geplande doorsteek of trage weg moeten afdwingen op perceelsniveau.

Bijkomend kan een gemeente de projectontwikkelaar laten bijdragen aan het doorsteekbaar maken van nieuwe ontwikkelingen door een **stedenbouwkundige** last op te leggen. Dit instrument verplicht de projectontwikkelaar om een deel van de winsten van het bouwproject te gebruiken voor ingrepen die ten goede komen aan alle inwoners van Brussel. Deze last is dus een prijs die de ontwikkelaar betaalt om een

vergunning voor een bouwproject, uitbreiding of bestemmingswijziging te bekomen. Ze vult de vergunningsaanvraag aan¹⁷. De stedenbouwkundige last kan twee vormen aannemen. Ofwel legt ze de projectontwikkelaar op om zelf een openbare ruimte, trage weg of groene ruimte te realiseren binnen het vergunde project. Ofwel verplicht ze de ontwikkelaar om een geldsom te storten, waarmee de gemeente een publieke doorgang kan realiseren.

▪ De gemeente als adviesverlener

Elke Brusselse gemeente heeft een **overlegcommissie** voor stedenbouwkundige aangelegenheden. Dat adviesorgaan bestaat telkens uit vertegenwoordigers van de gemeente en van het Gewest (Brussel Stedelijke Ontwikkeling en Leefmilieu Brussel). De commissie moet een advies geven over de vergunningsaanvragen waarvoor zo'n advies nodig is. Via deze adviesverlening kan de gemeente dus ook het gemeentelijke tragewegenbeleid laten doorklinken. De adviezen zijn raadgevend voor de vergunningverlenende overheid. Ook als dit niet de gemeente is.



¹⁷ Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004, BS 26 mei 2004 (art. 100 en art. 112, §2 van het RWO); Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 september 2013 betreffende de stedenbouwkundige lasten die opgelegd worden bij de uitreiking van stedenbouwkundige vergunningen, BS 2 december 2013.





Gerealiseerd door:

TRAGE
WEGEN >
V

Trage Wegen vzw
Kasteellaan 349A
9000 Gent
www.tragewegen.be

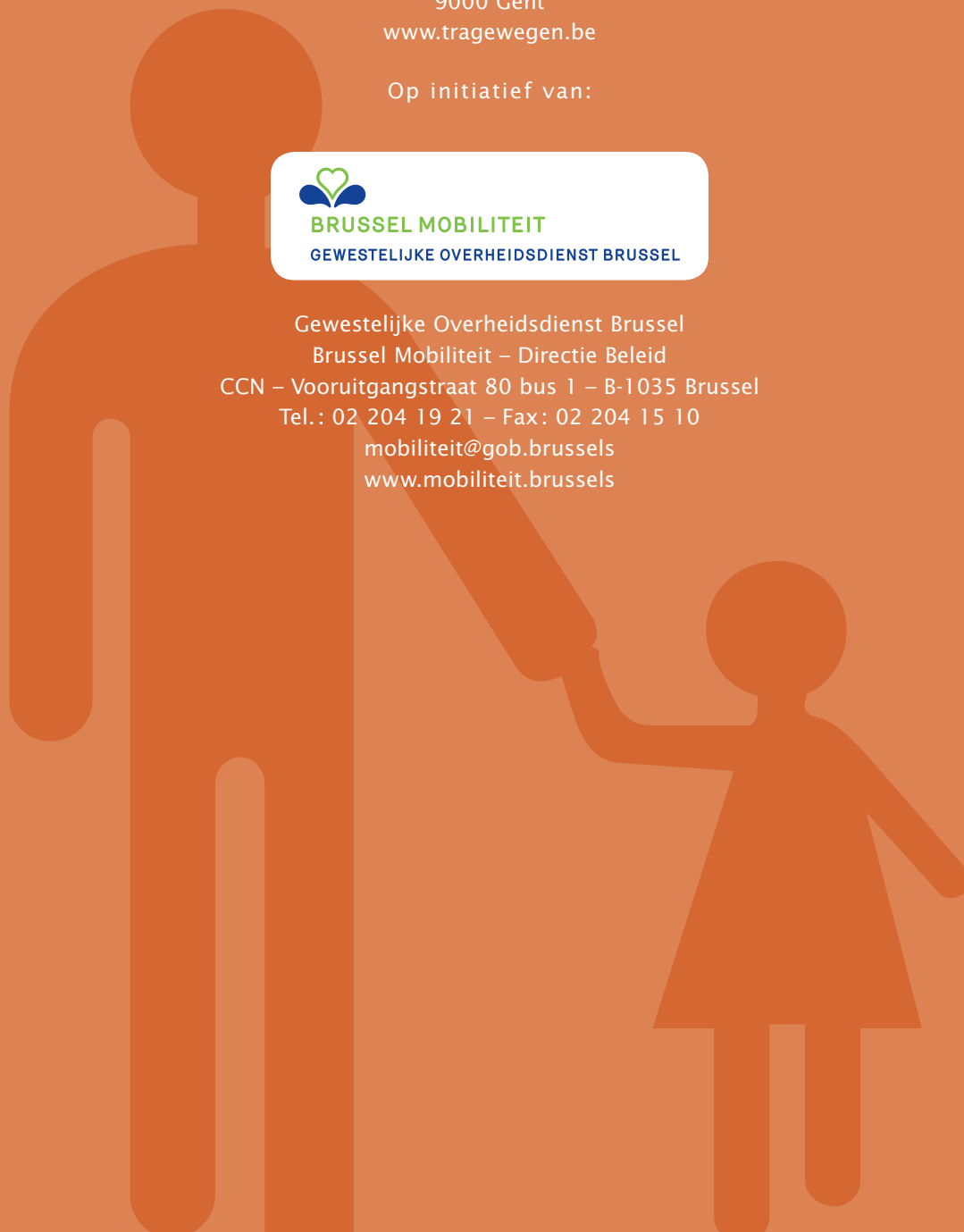
Op initiatief van:

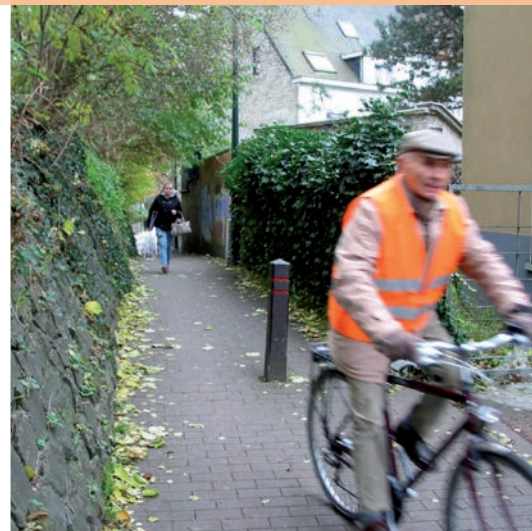


BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel
Brussel Mobiliteit – Directie Beleid
CCN – Vooruitgangstraat 80 bus 1 – B-1035 Brussel
Tel.: 02 204 19 21 – Fax: 02 204 15 10
mobiliteit@gob.brussels
www.mobiliteit.brussels





RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST