



be  
**good  
move**  
be.brussels 

VRAAG

09

Mobiliteitsdiagnose in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Januari 2019

## Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de openbare ruimte nog steeds hoofdzakelijk bestemd voor het autoverkeer. Dat komt omdat in de tweede helft van de twintigste eeuw systematisch voorrang gegeven werd aan de auto, die destijds symbool stond voor moderniteit en vooruitgang. Toch is sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 de perceptie van de openbare ruimte veranderd: het draait niet langer uitsluitend om vlotte verkeersstromen, maar ook om de levenskwaliteit in de stad. Op het vlak van openbare ruimte kost het tijd om deze veranderingen te concretiseren. De vele recente herinrichtingsprojecten getuigen echter van deze overgang naar een openbare ruimte op mensenmaat, een overgang die ondersteund moet worden om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren.<sup>1</sup>

1. Deze diagnosefiche moet worden aangevuld met de Good Move-fiche die gewijd is aan stappen en het voetgangersbeleid «*Is de openbare ruimte gebruiksvriendelijk voor voetgangers?*» en met Katern 5 van het Kenniscentrum van de mobiliteit: «*Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*», 2016.

### DE VERPLAATSINGEN BEHEREN

Tot het einde van de jaren 80 werden de openbare ruimten ingericht vanuit een zuiver functionele invalshoek. Straten en pleinen werden in de eerste plaats ontworpen om de toenemende stroom van rijdende en geparkeerde auto's in goede banen te leiden. Alles wat niet in het teken stond van deze bekommernis was dus nagenoeg irrelevant of werd beschouwd als opsmuk: hier en daar een restje ruimte dat voetgangers, fietsers en openbaar vervoer met elkaar moesten delen, een zeldzame zitbank en een paar eenzame bomen. De nood om de andere gebruikers te beschermen tegen de gevaren van het autoverkeer leidt tot een «stad vol verkeerslichten en barrières», waardoor alle niet-automobilisten geconfronteerd worden met wachttijden en omwegen en waardoor hun bewegingsvrijheid beperkt wordt door een uitgesproken ruimtelijke segregatie. Het zebraapad, dat sinds de jaren 70 overal zijn intrede heeft gedaan en nadien ook een voorrangstatuut heeft gekregen, kan bijvoorbeeld beschouwd worden als een goede zaak voor de veiligheid van de voetgangers. Maar het vormt tegelijk ook een belemmering voor de verplaatsingsvrijheid van voetgangers met name doordat de wet voetgangers verbiedt om over te steken op plaatsen die op minder dan 30m van een zebraapad liggen. Doordat ze uitnodigt tot snel rijden tussen de oversteekplaatsen getuigt deze opvatting van het zebraapad eens te meer van de dominantie van het autoverkeer op de openbare weg, waarbij straten en pleinen hoofdzakelijk fungeren als verplaatsingskanalen, die slechts een krappe, lawaaierige, ongezonde en weinig aantrekkelijke ruimte bieden voor de andere weggebruikers.



# Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?



## DE OPENBARE RUIMTE ALS HEFBOOM VOOR DE LEVENSKWALITEIT

Aan het einde van de jaren 80 begint de perceptie van de openbare ruimte te veranderen. Getuige daarvan is het eerste Gewestelijke Ontwikkelingsplan, dat de nadruk legt op het belang van de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimten. Elke straat wordt voortaan voorzien van een **'verplaatsingsfunctie'** en een **'verblijfsfunctie'**. Afhankelijk van het belang van de weg voor het autoverkeer, dat bepaald wordt aan de hand van een kaart betreffende de specialisatie van de wegen, zijn deze functies in meer of mindere mate aanwezig. Tegelijk werd ook een Handboek van de Brusselse openbare ruimten opgesteld, dat de bescherming van het erfgoed en van de esthetische kwaliteit centraal plaatst.

### De integratie van de andere verplaatsingsmodi

Het **evenwicht herstellen in het gebruik van de openbare ruimte** wordt een doelstelling van de opeenvolgende gewestelijke mobiliteitsplannen IRIS en IRIS 2. Het wordt een conditio sine qua non om de autodruk te verlagen, de competitiviteit van de andere vervoerswijzen te verhogen en de openbare ruimte aantrekkelijker te maken. De prioriteit gaat hierbij naar het openbaar vervoer, gevolgd door de sterkere ambities voor de fietsers (uittekenen van het gewestelijke fietsroutenetwerk in 1995) en, meer recent, voor de voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (Voetgangersplan 2012).

### Rekening houden met nieuwe uitdagingen

Geleidelijk aan duiken nieuwe uitdagingen op omdat men rekening wil houden met de behoeften van de onderling sterk verschillende gebruikers (inwoners, studenten, werknemers, toeristen, vrijetijdsverplaatsingen, enz.) en van het **goederenvervoer**, maar ook met de voorschriften inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit en met de maatschappelijke en milieu-impact, meer bepaald voor kwesties in verband met luchtkwaliteit en fysieke activiteit. Men stelt trouwens vast dat de burgers steeds meer acties ondernemen rond deze materies.

### Een meer systemische visie

In 2007 startte het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het initiatief ]Pyblik[ op, een interdisciplinair opleidings- en onderzoeksprogramma met betrekking tot de openbare ruimte, met als doel de knowhow en expertise in verband met openbare ruimte in Brussel te centraliseren. In 2017 heeft het team van ]Pyblik[ een **«Gids van de Brusselse publieke ruimte»** opgesteld. Deze gids is een leidraad en een referentie zonder reglementaire waarde, waarin acties gebundeld en coherent gemaakt worden om zo een toekomstvisie op de Brusselse publieke ruimtes voor te stellen. Daarbij worden een reeks algemene ambities geformuleerd in termen van netwerk, delen, ecosysteem en esthetiek: [www.publicspace.brussels](http://www.publicspace.brussels)

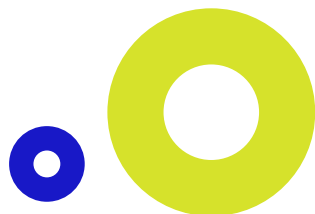
In dezelfde geest heeft een consensusgroep in 2012 gewerkt rond de kwestie 'het delen van de openbare weg' om de globale basisprincipes te bepalen voor het delen van de openbare ruimte, en heeft Brussel Mobiliteit een studie verricht over de **'multimodale specialisatie van de wegen'** (2015) die de fundamentele vormen voor het toekomstige Gewestelijke Mobiliteitsplan.

### Fig. 1: De Healthy Streets-indicatoren uit Londen

Op basis van tien kwaliteitsindicatoren kan men bepalen of een openbare ruimte kwaliteitsvol is. Wat gezondheid betreft, zijn ze in wezen indicatoren van de levenskwaliteit die gebaseerd zijn op meetbare elementen.



Bron : geïnspireerd op Lucy Saunders voor © Transport for London





## Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?

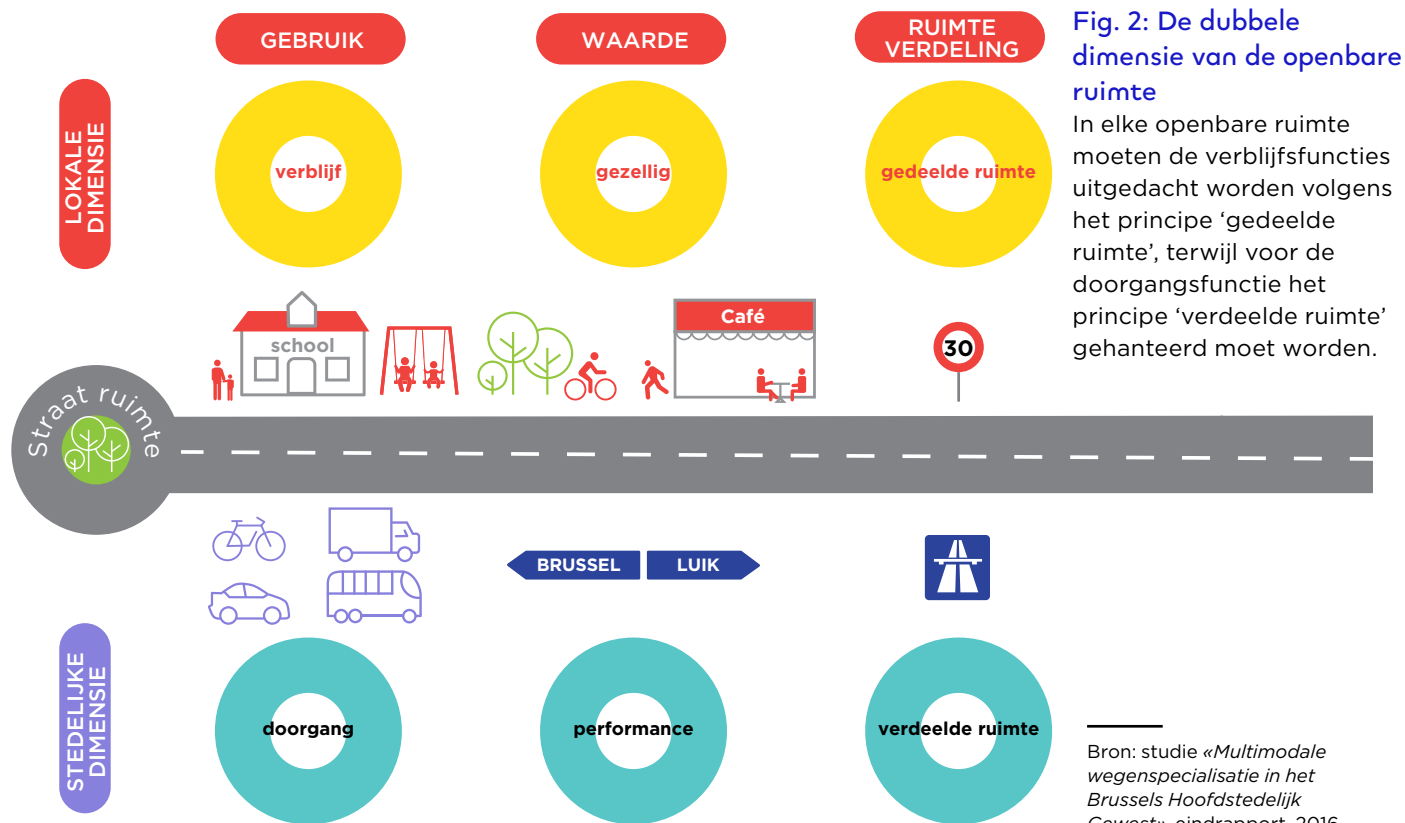


Fig. 2: De dubbele dimensie van de openbare ruimte

In elke openbare ruimte moeten de verblijfsfuncties uitgedacht worden volgens het principe 'gedeelde ruimte', terwijl voor de doorgangsfunctie het principe 'verdeelde ruimte' gehanteerd moet worden.

Bron: studie «Multimodale wegenspecialisatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest», eindrapport, 2016

### EEN DELICATE EVENWICHTSOEFENING OP HET TERREIN

Na een erg lange overgangperiode begint de inrichting van een openbare ruimte op mensenmaat nu goed vorm te krijgen en wordt het resultaat op het gewestelijke grondgebied stilaan zichtbaar. Maar dat vergt uiteraard tijd, al was het maar om alle belanghebbenden bij het proces te betrekken. Een straat of ruimte inrichten in het teken van de wagen is namelijk vooral een zaak van technici en ingenieurs, terwijl het inrichten van een openbare ruimte die plaats biedt aan alle stedelijke functies eerder een complexe en creatieve opdracht is waar talloze actoren bij betrokken zijn.

#### Tallose betrokken partijen

Elk inrichtingsproject brengt immers de nodige spanningen en onderhandelingen tussen de verschillende stakeholders met zich mee, waarbij elk van hen eigen prioriteiten, behoeften, waarden en eisen verdedigt:

- de stedenbouwkundigen, die erg gehecht zijn aan de esthetische, patrimoniale en maatschappelijke kwaliteit van de openbare ruimte;

- de ecologen, bij wie onder andere geluidshinder, luchtkwaliteit, biodiversiteit, het groene en blauwe netwerk, en waterbeheer bijzonder gevoelig liggen;
- de mobiliteitsdeskundigen, waarbij men ook rekening moet houden met de verschillende vervoerswijzen en gebruikers, de veiligheidsvoorschriften, het goederenvervoer en de hulpdiensten;
- de buurtbewoners en wijkcomités, als frequente gebruikers van de openbare ruimte.

Tot slot moet ook rekening worden gehouden met de termijnen van de procedures voor het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen, met de institutionele complexiteit en met de diversiteit van de projecttrekkers van de weginrichtingsprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Gewest, gemeenten, MIVB). Deze actoren worden het gelukkig stilaan eens over de noodzaak om het evenwicht te herstellen tussen de verschillende modi en gebruiksvormen van de openbare ruimte, de druk van het autoverkeer te beheersen en na te denken over andere soorten deellogica.



# Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?



## Een bemoedigende tendens

De Brusselse openbare ruimte blijft vooral nog overwegend bestemd voor het autoverkeer en parkeergelegenheid. Toch stelt men een (licht) herstel van het evenwicht vast ten gunste van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Zo kon men de voorbije tien jaar een toename vaststellen van de hoeveelheid trottoiroppervlakte, het aantal lopende meters fietspad en het aantal tram- en busbeddingen, terwijl de auto (rijweg en parkeergelegenheid op de openbare weg) een beetje ruimte moet afstaan.

Naast de inrichtingen hebben ook een aantal maatregelen, zoals de snelheidsbeperking in de stad (uitbreiding van de zones 30, snelheidsremmers, enz.), voor meer ruimte gezorgd: door de snelheid te beperken hebben auto's en andere vervoermiddelen immers minder ruimte nodig om zich te verplaatsen. Zo kon de aldus vrijgekomen ruimte toegewezen worden aan andere functies, i.e. hoofdzakelijk aan de voetgangers.

**Tussen 2004 en 2014 is de hoeveelheid ruimte in straten en lanen (met uitzondering van de pleinen) die ingericht is als voetpad toegenomen van 34,6 naar 36,9%.**

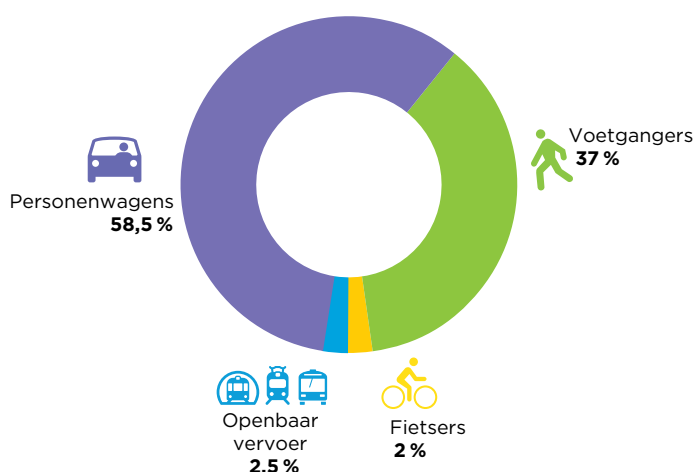
Deze ruimte werd hoofdzakelijk gewonnen op ruimte die voordien bestemd was voor autoverkeer of parkeergelegenheid. Niettemin is een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte tussen de auto en de andere verplaatsingswijzen nog verre van bereikt: in 2014 is nog meer dan 58% van het wegennet hoofdzakelijk bestemd voor autoverkeer, terwijl de ruimte die voorbehouden is aan het openbaar vervoer en fietsers verwaarloosbaar is.

## Twee nieuwe modellen van gedeelde ruimten

In plaats van de openbare ruimte in te delen volgens het scheidingsprincipe, door de ruimten af te meten die exclusief zijn voorbehouden aan het ene of het andere vervoermiddel, mikt men voortaan op **een gedeeld gebruik van de ruimte en gemengd verkeer**. Een voorbeeld daarvan is de evolutie van een wegcode naar een «**straatcode**» sinds 2004.

- Het concept van het **erf** geeft uiting aan dit nieuwe beeld van de openbare ruimte in de vorm van een gedeelde ruimte (of *shared space*) die gekenmerkt wordt door het ontbreken van specifieke inrichtingen, scheidingen en weg- of voetpadmarkeringen. Aangezien er een snelheidsbeperking van maximaal

Fig. 3: Voorbehouden ruimte op de weg per type gebruiker van de openbare ruimte (in ha) in 2014 voor het BHG



Bron: Kenniscentrum van de mobiliteit, katern 5: *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, 2016

20 km/u geldt, geeft de open en gelijkgrondse ruimte voorrang aan de voetgangers, vermindert ze de dominantie van het autoverkeer en parkeervoorzieningen, die eventueel op bepaalde plaatsen wel toegelaten zijn, en verhoogt ze de veiligheid van alle weggebruikers door wederzijds respect te bevorderen.

- In zones 30 blijft de scheiding tussen de rijweg en het voetpad evenwel behouden. De snelheidsbeperking vermindert evenwel zodanig de risico's op ongevallen en de ernst van de gevolgen ervan, dat gemengd verkeer zonder problemen mogelijk wordt, zonder dat er daarbij gescheiden fietspaden of oversteekplaatsen voor voetgangers moeten worden aangelegd, wat dan weer het voordeel biedt dat voetgangers in alle vrijheid en zonder beperkingen mogen oversteken.

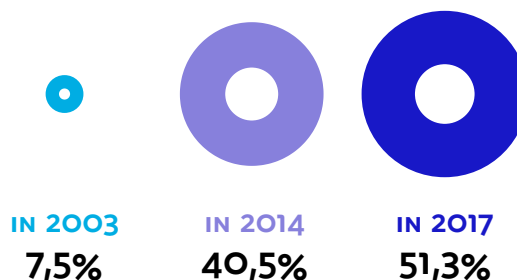


## Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?



Verschillende symbolische plaatsen in het Gewest ondergaan momenteel een grondige en zichtbare gedaanteverandering ten gunste van de gezelligheid en de leefbaarheid. Het Rogierplein of de centrumlanen, het Koningin Astridplein (het zogenaamde «Spiegelplein»), het Dumonplein, het Sint-Gillis Voorplein, de Elsense Steenweg of het Jourdanplein zijn goede voorbeelden van deze dynamiek die in de volgende inventaris van de verkeersluwe zones zullen worden opgenomen. Zie <Naam van het document Voor/na ? en link>

Fig. 4: Gedeelten van het lokale wegennetwerk moeten in zone 30 (voetgangersgebied, woongebieden et fietspaden) binnen de Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Er dient te worden opgemerkt dat de «erven» ondergebracht worden bij de woonzones, die meestal op de lokale wegen zijn ingericht. Sommige ervan zijn echter op wegen van een hoger niveau gevestigd en worden hierboven dan ook niet meegeteld.

### VEILIGERE OPENBARE RUIMTEN

Ongeacht of het gaat om het ongevalrisico of het onveiligheidsgevoel, is de onveiligheid in de openbare ruimte, terecht, een **cruciaal aandachtspunt** voor de weggebruikers, die bovendien een grote invloed heeft op de keuze van de verplaatsingswijze:

- **De verkeersonveiligheid:** alle enquêtes tonen aan dat bij de meeste mensen, zowel niet-fietsers als fietsers, angst voor een ongeval hen ervan weerhoudt de fiets te nemen om zich te verplaatsen. Daarnaast leidt de verkeersonveiligheid er ook toe dat kinderen zich nauwelijks of niet alleen met de fiets of te voet kunnen verplaatsen en bemoeilijkt ze ook de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit (mensen die moeilijk ter been zijn, met fysieke of mentale beperkingen). Op die manier zet de verkeersonveiligheid mensen ertoe aan zich met de auto te verplaatsen.
- **Het onveiligheidsgevoel:** op bepaalde plaatsen (openbare plaatsen, openbaar vervoer) en op bepaalde tijdstippen, in het bijzonder 's nachts - wegens het gebrek aan zichtbaarheid, verlichting en sociale controle - wordt het onveiligheidsgevoel vaak gezien als een obstakel voor de mobiliteit, vooral bij vrouwen.





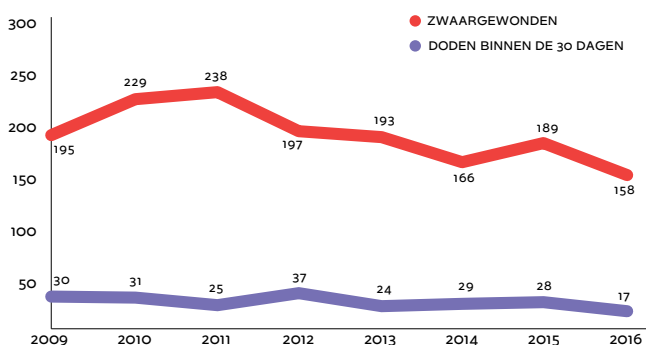
# Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?



## Nog te veel ongevallen

Tussen 2009 en 2016 is **het aantal verkeersslachtoffers globaal genomen gedaald**, de lichte schommelingen van jaar tot jaar niet te na gesproken. Helaas zal deze tendens wellicht niet volstaan om de doelstellingen van het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan 2011-2020 te behalen, namelijk een daling van 50% van het aantal doden en zwaargewonden. Hoewel bij het vastleggen van deze doelstellingen uitgegaan werd van een standvastig bevolkingsaantal en dat, in tussentijd, de Brusselse bevolking met 6,5% is toegenomen, is het hoog tijd voor een ingrijpende daling.

**Fig. 5: Evolutie van het aantal doden/overlijdens 30 dagen en zwaargewonden tussen 2009 en 2016 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

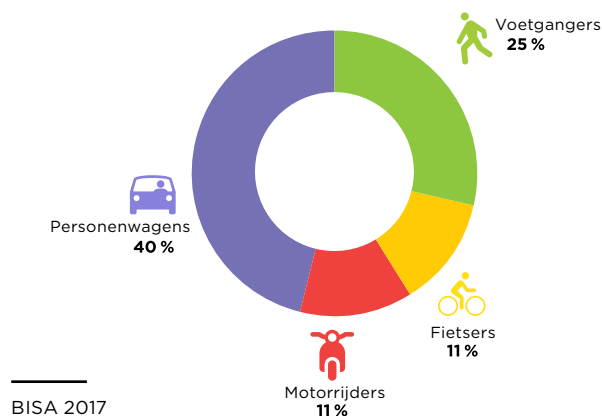


BISA 2017

De meeste slachtoffers van verkeersongevallen zijn bestuurders en passagiers van personenwagens. In deze categorie ligt het aantal slachtoffers hoger dan bijvoorbeeld bij voetgangers, fietsers en motorrijders. Als men de ernst van de verwondingen in aanmerking neemt, zijn het meestal voetgangers die zwaar- of dodelijk gewond raken.

**Fig. 6: Slachtoffers**

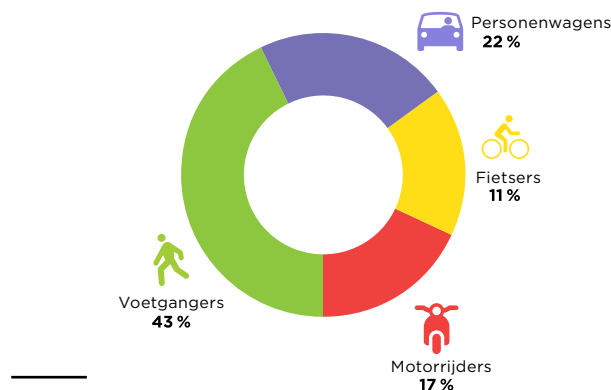
afhankelijk van het gebruikerstype (gegevens 2014-2016)



BISA 2017

**Fig. 7: Doden binnen de 30 dagen**

afhankelijk van het gebruikerstype (gegevens 2014-2016)



BISA 2017



# Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?



## Snelheidsverlaging als prioriteit

Demeestemaatregelen vaneen verkeersveiligheidsbeleid streven naar een terugdringing van het aantal conflicten en risico's verbonden aan het autoverkeer, dat tegelijk omvangrijker en sneller is dan de andere vervoerswijzen. Geleidelijk aan hebben alle ontwikkelaars, ongeacht de bouwheer, verschillende soorten **inrichtingen** in hun praktijken opgenomen die ervoor moeten zorgen dat voetgangers en fietsers zich veiliger kunnen verplaatsen: verbreding van de trottoirs aan kruispunten, de inrichting van parkeervrije inspringstroken van 5 meter lang, trottoiruitstulpingen, verkeerseilanden ter beveiliging van de oversteekplaatsen, fietsopstelvakken (OFOS) aan kruispunten met verkeerslichten, geleiding voor slechtzienden, verlaging van de trottoirs, enz. Zo werd dankzij de aanleg van compacte rotondes (één rijstrook, zonder gemarkeerd fietspad) het aantal ongevallen met fietsers op rotondes praktisch tot nul herleid<sup>2</sup>.

De maatregelen waarmee het aantal slachtoffers het sterkst kan dalen, zijn **een verlaging van de rijnsnelheid en een vermindering van het verkeersvolume**. De omschakeling van een regime van 50 km/u naar een regime van 30 km/u doet het risico op ongevallen en de ernst ervan sterk dalen. Daarom is de **veralgemening van de snelheidsbeperking van 30 km/u op alle lokale wegen** een van de doelstellingen van de mobiliteitsplannen IRIS en IRIS 2 en een prioritaire doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan.

Deze veralgemening werd echter vooralsnog niet ten uitvoer gebracht. De inrichting van de zones 30 werd overgelaten aan de gemeenten, die gaandeweg en aan erg uiteenlopende tempo's vooruitgang boeken. Dientengevolge worden de weggebruikers geconfronteerd met versnipperde en verspreid gelegen zones 30, die soms zelfs beperkt zijn tot een stuk van een weg. Frequente snelheidswijzigingen zijn onrealistisch, weinig helder en zonder duidelijke logica, wat de snelheidsbeperkingen moeilijk na te leven en te controleren maakt. Het effect van deze zones 30 is verre van optimaal, in vergelijking met het potentieel dat een echte veralgemening op het volledige Brusselse grondgebied biedt.

## Op te volgen en te omkaderen tegenstrijdige evoluties

Eenzijds stellen we evoluties vast die de veiligheid in de openbare ruimte in het gedrang dreigen te brengen.

### Bijvoorbeeld:

- Er worden steeds meer grotere wagens aangekocht (in het bijzonder SUV's), die vanwege hun omvang gevaarlijk zijn voor de andere weggebruikers en voor hun bestuurders.
- De toename van het aantal bestelwagens en het aantal ongevallen waarbij ze betrokken zijn.
- Het toenemende gebruik van gemotoriseerde tweewielers, waardoor er ook meer ongevallen met deze vervoermiddelen gebeuren.
- De opmars van een heel arsenaal aan nieuwe vervoermiddelen, met name micromobiliteitvoertuigen (gewone en elektrische steps, hoverboards (gyropodes) of monowheels), evenals de steeds krachtigere «snelle» elektrische fietsen en scooters, waardoor de verkeersveiligheid moeilijker te handhaven is.

### Anderzijds stellen we ook vast:

- De snelle ontwikkeling van de digitale technologie (ISA-systeem, identificatie, controle, automatisering, enz.) biedt echte kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om de criminaliteit in de openbare ruimte of in het openbaar vervoer te bestrijden.
- De automatisering en de connectiviteit van de voertuigen zouden kunnen zorgen voor een betere naleving van de snelheidsbeperkingen en de verkeersreglementering, en een geleidelijke daling van het aantal verkeersongevallen.

De evolutie van deze tendensen moet worden opgevolgd en opgenomen in de denkoefening.



2. Bron: Fietsongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, VIAS Institute, 2017.

# Waarom de openbare ruimte herverdelen, en het ruimtebeslag van de auto verminderen?

## MILIEUVRIENDELIJKE OPENBARE RUITEN VOOR EEN BETERE GEZONDHEID

Het verkeer heeft grote gevolgen voor het milieu. Het speelt een rol in de klimaatverandering (uitstoot van broeikasgassen), heeft een negatieve impact op de lucht (uitstoot van verontreinigende stoffen) en waterkwaliteit (afvloeiing van koolwaterstoffen), en veroorzaakt geluidshinder en trillingen. Maar niet alleen het verkeer heeft een impact op het milieu. Ook de inrichting van de openbare ruimte heeft er een grote invloed op, met name in termen van ondoorlaatbaarheid van de bodem en verbinding voor de fauna en de flora. Deze uitdagingen worden besproken in een Good Move diagnosefiche over het milieu, die te vinden is op [www.goodmove.brussels](http://www.goodmove.brussels)

## BESLUIT

Hoewel men reeds inspanningen levert om een veiligere, gezondere en beter verdeelde openbare ruimte te ontwikkelen, is het duidelijk dat het beheersen van het verkeer – de snelheid, de volumes, het overwicht van het autoverkeer en de parkeergelegenheid – een onontbeerlijke voorwaarde is voor het behoud en de verbetering van ieders levenskwaliteit in de stad.

