

Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Het delen van de openbare ruimte
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Door Céline Brandeleer, Thomas Ermans, Michel Hubert, Isabelle Janssens,
Pierre Lannoy, Christophe Loir en Pierre Vanderstraeten



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

De auteurs

Céline Brandeleer is politologe van opleiding (USL-B/UCL). Na een omweg via de non-profitsector in het beheer van Europese en Belgische projecten (met name over het beleid van steden en mobiliteit) vervoegde ze in 2014 het team van het Centre d'Etudes Sociologiques van de Université Saint-Louis – Brussel, waar ze werkt als onderzoekster voor het Kenniscentrum van de mobiliteit van het BHG. Contact: celine.brandeleer@usaintlouis.be

Thomas Ermans is geograaf van opleiding (ULB) en haalde een bijkomende master in de analyse van statistische gegevens (UGent). Hij ving zijn carrière aan in leefmilieu en stedenbouw in de privésector waarna hij het centrum METICES (ULB) vervoegde. Daar werkte hij aan de studie en de documentatie van administratieve statistieken van de arbeidsmarkt. Sinds 2014 maakt hij deel uit van het team van het Centre d'Etudes Sociologiques van de Université Saint-Louis – Brussel waar hij werkt als onderzoeker voor het Kenniscentrum van de mobiliteit van het BHG. Contact: thomas.ermans@usaintlouis.be

Michel Hubert is doctor in de sociologie en gewoon hoogleraar aan de Université Saint-Louis – Bruxelles, waar hij het Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) voorziet. Sinds de oprichting in 2006 leidt hij ook het tijdschrift *Brussels Studies*. Hij focust zijn research op het mobiliteitsgebruik en op de geschiedenis en de structuur van de vervoersnetten en hun impact op de stad en haar gebruikers. In 2014 publiceerde hij samen met P. Lewis en M. Raynaud, *Les grands projets urbains : territoires, acteurs et stratégies* (Presses universitaires de Montréal) en, samen met C. Macharis en F. Dobruszkes, *Mobiliteit en logistiek in Brussel* (VUBPress). M. Hubert staat al van bij het begin aan het hoofd van de *Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit*. Contact: michel.hubert@usaintlouis.be

Isabelle Janssens is stedenbouwkundige en geografe. Ze heeft bij het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) gewerkt, waar ze advies verstrekte aan de wegbeheerders en deelnam aan de ontwikkeling van de straatcode. Vandaag stelt ze als beleidsambtenaar haar expertise, met name op het vlak infrastructuur van de verkeersveiligheid, ten dienste van de directie Strategie en sinds 2012 van de directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit. Haar favoriete thema's zijn stappen, de matiging van de snelheid door de inrichting van de openbare ruimte en gedeelde ruimten. Ze staat ook in voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits bij projecten van openbare wegen van het primaire wegennet. Contact: ijanssens@gob.brussels

Pierre Lannoy geeft cursussen sociologie aan de Université libre de Bruxelles. Hij spitst zich daarin toe op de sociologie van de stad en de mobiliteit. Hij voert enerzijds onderzoek naar de praktijken op het vlak van ruimtelijke mobiliteit en anderzijds naar de sociohistorische processen die van de vervoerswijzen investeringsobjecten maken voor allerlei knowhow, zij het professioneel of profaan. Over deze thema's publiceerde hij meer bepaald: "Gérer l'histoire de sa naissance. Les modes de production des récits d'origine chez Volkswagen", *Sociologies Pratiques*, 29, 2014; "Les visiteurs et leurs clichés, figures de l'activité photographique au musée Autoworld de Bruxelles" (met V. Marziali), in Chaumier S., Krebs A., Roustan M., dir., *Visiteurs photographes*, Paris, La Documentation française, 2013; "Montrer la nation au travail. Productions et usages des images du travail dans l'industrie automobile durant l'entre-deux-crisis (1929-1973)", in Géhin J.P., Stevens H., dir., *Images du travail, travail des images*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012; "Les voies du sous-sol. Configurations sociotechniques et évolutions historiques des infrastructures souterraines de transport ferré à Bruxelles" (met C. Tellier), in Lamard P. & Stoskopf N.

(dir.), *Transports, territoires et société*, Paris, Picard, 2011; "L'usine, la photographie et la nation. L'entreprise automobile fordiste et la production des photographes industriels", *Genèses*, 80, 2010; "Le deuxième corps du soi. Le tuning automobile et le gouvernement des passions", in Lebeer, G., Moriau, J., dir., (Se) *Gouverner. Entre souci de soi et action publique*, Peter Lang, Brussel/Berlijn/Oxford, 2010; "Produire la voiture populaire et sauver le peuple de la ville. Les desseins du populisme automobile chez Ford, Hitler et Renault", *Articulo. Journal of Urban Research*, Hors série n°1, 2009; *La mobilité généralisée* (met T. Ramadier), Brussel, Academia-Bruylant, 2007. Contact: pilannoy@ulb.ac.be

Christophe Loir is doctor in de geschiedenis en professor aan de Université libre de Bruxelles waar hij de geschiedenis van de openbare ruimte in de 18^e en 19^e eeuw bestudeert. Hij focust daarbij op de invalshoek mobiliteit en erfgoed. Hij publiceerde onder andere *Bruxelles néoclassique : mutation d'un espace urbain (1775-1840)* (2009, CFC-Editions) en was medesamensteller van *Les marchés alimentaires en ville depuis le Moyen Age : organisation, contrôle, circulation* (2015, te verschijnen in Editions de l'Université) en *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles Belgique – France – Angleterre* (2011, Editions de l'Université, collection Études sur le XVIII^e siècle) en van thematische nummers van tijdschriften *Aller au théâtre. Pour une perspective diachronique des enjeux urbanistiques et policiers de la circulation autour des théâtres – Antiquité, XVIII^e-XIX^e siècles* (2013, revue Histoire urbaine, n°38) en *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours* (2013, revue CLARA, n°1). Contact: Christophe.Loir@ulb.ac.be

Pierre Vanderstraeten is socioloog, afgestudeerd aan de Université catholique de Louvain, architect, afgestudeerd aan het Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc de Bruxelles, en stedenbouwkundige. Hij geeft cursussen aan de faculteit architectuur, bouwkunde en stedenbouwkunde (LOCI) op de campussen in Brussel en Louvain-la-Neuve van de UCL en aan het Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine in Brussel. Hij was voorzitter van het Centrum voor Studie, Onderzoek, Actie en Architectuur en coördineert vandaag de onderzoeken bij het Centre de Recherches et d'Etudes pour l'Action Territoriale van Louvain-la-Neuve. Hij zetelt als deskundige in de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij vertegenwoordigde België bij de Europese acties COST C9 "Processes to reach urban quality" en COST C20 "Urban knowledge arena" en neemt momenteel deel aan de actie COST TU12023 "Crime prevention through urban design and planning". Als stedenbouwkundige bij het bureau Via leidde en leidt hij talloze opdrachten in het Brusselse en Waalse gewest: projecten op het vlak van strategische en normatieve planning, het ontwerp van ecowijken en de inrichting van gedeelde openbare ruimten. Contact: pierre.vanderstraeten@uclouvain.be

Al verschenen in de reeks *Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit*:

- Het vervoersaanbod in Brussel (2012)
- De verplaatsingsgewoonten in Brussel (2013)
- De verplaatsingsgewoonten in Brussel: diepteanalyses (2014)
- Goederentransport en logistiek in Brussel: stand van zaken en vooruitzichten (2015)

Inhoudsopgave

Inleiding	7	2. Het delen van de openbare ruimte programmeren in een gemotoriseerde stad: de evolutie van de principes voor de inrichting van de openbare weg in Brussel na de Tweede Wereldoorlog	30
Deel 1			
Het delen van de openbare ruimte in de geschiedenis	11	2.1. “Verkeersproblemen”, nog altijd...	30
1. Van de gedeelde ruimte tot de modale segregatie: het lange transformatieproces van de openbare ruimte (1775-1936)	13	2.2. Verandering van spoor	34
1.1. Begin: de gedeelde ruimte aangevuld met inrichtingen voor voetgangers (1775-1835)	13	2.2.1. De automobiel, een alleenheerschappij?	34
1.1.1. Stappen als belangrijkste verplaatsingswijze	13	2.2.2. De vervoerswijzen scheiden: een oude en terugkerende bekommernis	36
1.1.2. De voortrekkersrol van het wandelen in de opkomst van de voetgangersruimten	13	2.2.3. Openbare weg en “hybride” aanbod: naar een nieuwe opvatting over het delen van de openbare ruimte	36
1.1.3. Een nieuwe multifunctionele ruimte: het voetpad	14	2.3. De ingrediënten van een evolutie	38
1.1.4. Specifieke antwoorden op de mobiliteitsproblemen die markten en voorstellingen teweegbrengen	16	2.3.1. De concurrentie tussen moderne ondernemers	38
1.2. Overgang: de ruimte die betwist wordt door de verschillende gebruikers en de eerste pogingen tot scheiding van het verkeer (1835-1935)	17	2.3.2. Bewonersprotesten en hun politieke en institutionele bemiddelaars	38
1.2.1. De revolutie in het vervoer	17	2.3.3. De verandering van paradigma in de stedenbouw	39
1.2.2. De weg is vrijwel uitsluitend bestemd voor het verkeer	18	2.3.4. De regionalisering	40
1.2.3. Wat met de voetpaden?	19	3. Gedeelde ruimten: van concept tot uitvoering	42
1.2.4. De modale en functionele segregatie: het gewone verkeer verzoenen met het wandelen	21	3.1. Definitie	42
1.2.5. De problemen om de segregatiemiddelen aan te passen aan de evolutie van de vervoermiddelen: de eerste trams	22	3.1.1. Van wegcode tot straatcode: woonerf en erf	42
1.3. Kentering: de toewijding van de gescheiden ruimte (1936)	24	3.1.2. Inrichtingsprincipes	43
1.3.1. De opkomst van de automobiel	24	3.2. Context van de (her)opkomst	43
1.3.2. De voetganger onderworpen aan de verkeersregels: van rechtspraak tot nieuwe wetgeving	26	3.2.1. Transformatie van het stedelijk beleid	43
1.3.3. Parkeren op de weg: een nieuwe bezetting van de ruimte	28	3.2.2. Opmars van de milieu-agenda en de bewandelbare stad	44
1.3.4. De kritieken van de voetgangersliga	28	3.2.3. Uitdagingen van de volksgezondheid	44
		3.2.4. Evolutie van de gedragswetenschappen	45

3.3. Bedoelingen en effecten	45
3.3.1. Evolutie van de verkeersveiligheid	45
3.3.2. Langzame vlotheid of continue langzame beweging	46
3.3.3. Beschikbaarheid voor de ruimste waaier aan activiteiten van het openbare leven	46
3.3.4. Vrijmaken en kwalificatie van de ruimte	46
3.3.5. Flexibiliteit en omkeerbaarheid van de inrichting	47
3.3.6. Oogcontact	47
3.4. Uitdagingen en beperkingen	48
3.4.1. Relaties met stedenbouw	48
3.4.2. Proces en voortgang van een project	48
3.4.3. Beheersmodaliteiten	49
3.4.4. Stilstaan en parkeren	49
3.4.5. Mindervaliden	49

Deel 2

Het delen van de openbare ruimte in de ruimte 51

4. Ruimte om te stappen 53

4.1. Middelen om de ruimte te delen en in te richten	53
4.1.1. De voetpaden	53
4.1.2. Voetgangerszones, woonerven en erven	58
4.2. De gebruiken van de voetgangersruimten	62
4.2.1. Verblijfsplaatsen en -ruimten	62
4.2.2. Het voetgangersnet: reticulair en toegankelijk	64
4.2.3. Oversteekplaatsen voor voetgangers: punten van wrijving tussen netwerken	67

5. Ruimte voor de fiets 69

5.1. Middelen die verandering brengen in de manier waarop de ruimte wordt gedeeld en het veilig maken voor de fietsers	70
5.1.1. Fietspaden en verkeersmix	71
5.1.2. Gemengde bus-fietsstroken	73
5.1.3. Fietsopstelvakken	75
5.1.4. Beperkt eenrichtingsverkeer	76
5.1.5. Fietsstraten	76

5.2. De doorgang van fietsers vergemakkelijken 77

5.2.1. Toegankelijkheid van het net en de fietstrajecten	77
5.2.2. Intermodaliteit met het openbaar vervoer	82

5.3. Fietsparkeren en Villo! 84

5.3.1. Type parkeren en positie op de weg	84
5.3.2. Verdeling van de fietsparkeerplaatsen per wijk	86

6. Ruimte voor het openbaar vervoer 88

6.1. Inrichtingen van de MIVB op de weg onder auspiciën van het AVANTI-programma 89

6.1.1. Evolutie van de eigen beddingen van het tram- en busnet	89
6.1.2. Inplanting van de haltes van het openbaar vervoer op de weg	92

6.2. Gebruik van de ruimte die is gewijd aan het openbaar vervoer en wisselwerking met de andere verplaatsingswijzen 94

6.2.1. Wrijvingen met het autoverkeersnet	94
6.2.2. Wisselwerking met het voetgangersnet	98

7. Ruimte voor de auto 100

7.1. Aandeel van de weg voor de auto	100
7.2. Parkeren op de weg	101
7.2.1. Gereserveerde ruimte op de weg	102
7.2.2. Druk op de ruimte op de weg	104
7.2.3. Reglementering en evolutie van de reglementering	107
7.2.4. Leveringen en vrachtwagens	110
7.3. Vermindering van de snelheid	111
7.4. Congestie	113

Deel 3

Het delen van de openbare ruimte in de tijd 123

8. Instrumenten om de openbare ruimte te moduleren in de tijd in het BHG 125

8.1. Tijdelijke reservering van de ruimte voor het stappen (en, in voorkomend geval, de fiets) en de verblijfsfuncties	125
8.2. Ruimte tijdelijk voorbehouden aan het openbaar vervoer	128
8.3. Optimalisatie van de ruimte voor de auto	129

9. Verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer en het bepalen van een hiërarchie tussen de vervoerswijzen	130
9.1. Het beheer van de verkeerslichten: beslissingskeuzes en technische evoluties	130
9.1.1. Het programma VICOM/AVANTI: meer dan 20 jaar voorrang geven aan het openbaar vervoer	130
9.1.2. Eenmalige experimenten maar bemoedigende resultaten	131
9.1.3. De keuze voor een dynamisch beheer van de verkeerslichtfases	132
9.2. Een complex maar veelbelovend systeem: stand van zaken	134
9.2.1. MS12: een dynamisch beheer van de kruispunten ten gunste van het openbaar vervoer	134
9.2.2. Doelstellingen voor het beheer van de cycli	138
9.2.3. Verkeerslichtenroosters en prioriteitenmatrixen als middel om het modale aandeel te beheren	138
9.3. Het MS12-systeem op proef op het terrein: een warrige uitrol	139
9.3.1. Grote vertragingen	139
9.3.2. De talloze technische uitdagingen	140
9.3.3. Fysieke inrichtingen die garant staan voor de efficiëntie van het systeem	140
9.3.4. Strategisch maar onvoldoende personeel	142
9.3.5. De coördinatie met de gemeenten: tussen faciliteren en blokkeren	143
9.4. Het beheer van de verkeerslichtenfasen of de constante zoektocht naar het compromis	144
9.4.1. Een iteratieve maar inclusieve werkprocedure	144
9.4.2. Naar een zekere internalisering binnen Brussel Mobiliteit	145
9.4.3. Beslissen in het voordeel van het openbaar vervoer "in de mate van het aanvaardbare"	145
9.4.4. Een strategische vaagheid: tussen het engagement van de politiek en de bewegingsruimte van de administratie	146
9.5. Conclusie	147

Algemene conclusies	151
Bibliografie	155
Lijst met figuren	161
Lijst met tabellen	163

Inleiding

Dit vijfde *Katern* van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gewijd aan de openbare ruimte, en in het bijzonder aan hoe ze wordt gedeeld door de verschillende vervoermiddelen en gebruikers.

De "openbare ruimte" wordt doorgaans gedefinieerd als publiek toegankelijke plaatsen en dan hoofdzakelijk het wegennet en zijn omgeving waar iedereen zich vrij kan bewegen met respect voor toegankelijkheid én het gratis karakter (Paquot, 2009). De term "openbare ruimte" is vrij recent in de woordenschat van de stedelijke openbare actie geslopen. Er was wel sprake van wegen, openbare plaatsen, vrije of voor circulatie gebruikte ruimte tussen de gebouwen, maar de term "openbare ruimte" vindt pas aan het einde van de jaren 1970 algemeen ingang (Fleury, 2007).

De openbare ruimte verwijst ook naar de politieke filosofie en de (virtuele) plek van het democratische debat (Habermas, 1978). We blijven hier niet stilstaan bij de theorieën rond openbare ruimte van Habermas, maar onthouden wel dat ze een invloed kunnen hebben op de toenadering tussen deze term en de theorieën van de stad. Dankzij deze toenadering wordt "de (stedelijke) openbare ruimte geleidelijk gedefinieerd als de concrete plaats waar het openbare leven, het democratische leven, de burgerschap zich afspeelt" (Fleury, 2007: 36).

Als reactie op de modernistische visie op de stad, die zich na de Tweede Wereldoorlog ontplooidde, en het overwicht van de verkeersfunctie ten koste van de verblijfsfunctie van stedelijke plaatsen, werd de term "openbare ruimte" voor het eerst opgepikt door de actoren en denkers (Jacobs, 1961) van de stedelijke strijd van de jaren 1960 die een "recht op de stad" opeisen (Lefebvre, 1968). Deze laatste beschouwen de openbare ruimte als een verlengstuk van de woning en als een plaats voor activiteiten, ontmoetingen en collectief leven. Volgens hen doet de overheersing van de auto de gebruikswaarde van deze ruimte teniet. De auto dwingt de openbare ruimte namelijk om zich aan te passen aan het verkeer en zich tot één enkele functie te laten beperken (Culot en Schoonbrodt, 1981).

Deze opvatting van de openbare ruimte lijkt vervolgens door te sijpelen naar de stedenbouwkundigen. Deze roepen ze vanaf de jaren 1980 (Paquot, 2009) uit tot een specifieke analysecategorie en maken het zo de overheid gemakkelijker om zich het concept eigen te maken.

Nog recenter nam de opleiding]Pyblik[die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2007 in Brussel lanceerde om de knowhow en expertise op het vlak van openbare ruimte te delen, in haar Verklaring¹ de zes thema's op die volgens haar de voornaamste waarden zijn die de voorwaarden vormen voor een kwaliteitsvolle openbare ruimte: "De openbare ruimte is een centraal element in

¹ Zie "Verklaring voor een kwalitatieve openbare ruimte in Brussel", te raadplegen op: <http://pyblik.be/>



de stad dat de levenskwaliteit en haar gebruik structureert, verbindt en begeleidt"; ze "wordt bedacht in haar multifunctionaliteit en complexiteit" en moet "universeel toegankelijk" zijn; ze "is betrokken in het (nieuwe) evenwicht van alle elementen van het ecosysteem"; ze "is een op de juiste schaal doordacht systeem dat nabijheid, netwerk en connectiviteit integreert"; en "haar inrichting en beheer worden onder andere bepaald door actieve burgerparticipatie". Volgens [Pyblik], wordt de leefomgeving gecreëerd door de inrichting van de openbare ruimte en de interactie ervan met de gebouwen. In dat kader valt de nadruk ook op de wisselwerking tussen mobiliteit en stedenbouw.

Het "delen" van de openbare ruimte is een begrip dat op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd.

Laten we beginnen met het stedenbouwkundige aspect. Daarin vinden we twee tegenstrijdige doctrines: de eerste predikt de modale segregatie van de weg (elke vervoerswijze haar ruimte, een "segregationistische" of functionalistische doctrine dus). De tweede is die van de "modaliteitsmix" (de ruimte van de straat is in de eerste plaats een ontmoetingsruimte). De eerste doctrine kijkt dus eerst naar de verkeersfunctie van de openbare weg. Deze dient te worden onderverdeeld – gedeeld – in corridors die aan de verschillende modi worden toegewezen (naargelang de oppervlakte die de bouwers van het moment relevant achten). De tweede pleit voor het delen van de functies in het hart van de weg, waarbij de modaliteitsmix uiteindelijk niet meer is dan een middel om deze multifunctionaliteit van de openbare ruimte waar te maken.

In dit *Katern* houden we rekening met de respectievelijke sociohistorische opbouw van beide doctrines, zonder te ontkennen dat ze regelmatig op gespannen voet staan bij concrete hedendaagse inrichtingsprojecten en onder de actoren die zich ermee bezighouden.

Vervolgens kunnen we ons afvragen op welk moment een doctrine dominant wordt en de status van "referentie" verwerft voor de publieke stedenbouwkundige actie. We kunnen er ongetwijfeld van uitgaan dat het "delen van de openbare ruimte" vandaag wel degelijk een referentie is geworden maar dan vooral op lexicaal en symbolisch vlak: als een soort verplicht politiek en technisch repertorium werkt het als een soort "refrein", in de betekenis van Deleuze (Deleuze en Guattari, 1980) omdat het de Brusselse ruimten niet radicaal verandert. Dat zou tegelijkertijd de relatieve ontevredenheid verklaren van de verdedigers van de principes van het "echte" delen (aanhangers van de tweede doctrine) en van de andere actoren voor wie de gewoonten overeenstemmen met de deviezen maar niet ver of snel genoeg gaan, of van degenen die het "delen" aanprijzen om ons eraan te herinneren dat de openbare ruimte ook aan de automobilisten toebehoort. De veelzeggendheid van een referentiekader is dus niet automatisch synoniem met praktijken die ermee overeenstemmen of met interpretaties die niet tegenstrijdig of concurrentieel zijn.

Ook op administratief niveau kunnen we de openbare ruimte "gedeeld" noemen, tussen de verschillende "statuten" en dus de verschillende instellingen of rechtspersonen die haar beheren: met name gemeente- of gewestwegen, publieke of private ruimten. De veelheid aan actoren en besluitvormingsniveaus maakt het moeilijk om de openbare ruimte op een coherente manier in te richten. Deze actoren hanteren namelijk vaak verschillende en zelfs uiteenlopende logica's en werkmethoden. Deze statutaire "deling" van de openbare ruimte maakt het dus moeilijk om de inrichtingswerkzaamheden op elkaar af te stemmen of elkaar te laten aanvullen omdat niet alle ruimten in een gewest als Brussel door dezelfde actoren worden

beheerd (en dus niet volgens dezelfde logica en werkmiddelen). Hetzelfde geldt voor de exploitatie en het onderhoud van de wegen en, vanuit historisch oogpunt, voor de opeenvolging van de verschillende inrichtingsfasen van de publieke ruimten waar de logica's en actoren kunnen evolueren of, integendeel, zich handhaven (Zitouni en Tellier, 2013).

Door de band genomen is het duidelijk dat "Brussel", als veld met meerdere spelers (gewest, gemeenten, politieke partijen, verenigingen, burgers...) verdeeld is wanneer het over de inrichting van de wegen gaat. Achter een akkoord over de woorden (volgens dewelke *we de openbare ruimte beter moeten delen*) schuilt onenigheid of tweeslachtige praktijken ten opzichte van een doctrinale "zuiverheid", welke dat ook moge zijn (Joerges, 1999, Woolgar en Cooper, 1999).

Met dit *Katern* willen we laten zien welke evolutie het probleem van het "delen van de openbare ruimte" in al zijn complexiteit heeft doorgemaakt. Hiertoe leek het ons nuttig verschillende benaderingen (historisch, stedenbouwkundig, geografisch, sociologisch en politologisch) te combineren door de beschikbare informatie en gegevens te verzamelen maar ook nieuwe gegevens voor te stellen en te analyseren. Gezien het doel van deze collectie, beperken wij ons tot de mobiliteitsgebonden aspecten van het delen van de openbare ruimte.

Dit *Katern* is dus onderverdeeld in drie delen.

Het eerste deel, getiteld "het delen van de openbare ruimte *in de geschiedenis*" tracht deze problematiek historische diepgang te geven door aan te tonen hoe de openbare ruimte van oudsher het theater is van gebruikskonflikten en door een aantal visies op de stad en de openbare ruimte van de 18^e eeuw tot vandaag te analyseren. Dit deel bevat drie originele bijdragen, opgesteld door Christophe Loir, Pierre Lannoy, Isabelle Janssens en Pierre Vanderstraeten.

In het tweede deel, getiteld "het delen van de openbare ruimte *in de ruimte*", van de hand van Céline Brandeleer en Thomas Ermans, komen de voornaamste inrichtingen aan bod die een positieve of negatieve invloed hebben gehad op het vermogen van de wegen om plaats te bieden aan de verschillende modi (stappen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer), in beweging zowel als stilstaand. Deze analyse is voornamelijk kwantitatief. Ze moet worden aangevuld door een analyse, geval per geval – die wij hier niet hebben kunnen maken – van de materialisatie van de inrichtingen en de onsamenhangendheden, tegenstrijdigheden, onvolledigheden van de reële inrichtingen en hun concrete gebruik die voortvloeien uit het eerder vermelde "delen": doctrinair, statutair, pragmatisch en ook historisch delen (in de zin van erfenissen en de verschillende "lagen" van de materiële stedelijke vormen). Praten over onsamenhangendheden "op het terrein" zou echter veronderstellen dat we deze reële inrichtingen toetsen aan een ideaal dat uiteraard nooit meer is dan een doctrine.

In het derde en laatste deel, getiteld "het delen van de openbare ruimte *in de tijd*" schijnen we een licht op de bestaande hulpmiddelen waarmee we de ruimte temporeel kunnen inrichten ten gunste van een vervoermiddel. Er komt meer bepaald een onuitgegeven casestudie in van een systeem waarmee het openbaar vervoer in Brussel de verkeerslichten op afstand kan bedienen. Dit deel werd voorbereid door Thomas Ermans en Céline Brandeleer en begeleid door Benedikte Zitouni.

De coördinatie van het geheel was in handen van Michel Hubert.

Dankwoord

De auteurs danken alle leden van het Begeleidingscomité (in alfabetische volgorde): Philippe Barette (Brussel Mobiliteit), Gaston Bastin (Leefmilieu Brussel), Pierre-Jean Bertrand (Brussel Mobiliteit), Alain Broes (Brussel Mobiliteit), Charlotte De Broux (Brussel Mobiliteit), Juliette de Villers (Leefmilieu Brussel), Christophe de Voghel (Brussel Mobiliteit), Xavier Dehaibe (BISA), Frederic Dobruszkes (ULB-IGEAT), Benoît Dupriez (Brussel Mobiliteit), Jean-Rodolphe Dussart (Brussel Mobiliteit), Eric Falier (Brussel Mobiliteit), Anne Franklin (BISA), Valérie Haemers (MIVB), Sarah Hollander (Leefmilieu Brussel), Philippe Lebeau (VUB-MOSI-T), Maarten Lenaerts (Brussel Stedelijke Ontwikkeling), Nathalie L'Homme (Brussel Mobiliteit), Fabienne Lontie (Team Bouwmeester/Maître Architecte), Cathy Macharis (VUB), Annabel Monneaux (Brussel Mobiliteit), Marie Poupé (Leefmilieu Brussel), Thierry Richel (Brussel Mobiliteit), Chantal Roland (Brussel Mobiliteit), Astrid Romain (BISA), Marianne Squilbin (Leefmilieu Brussel), Mathieu Strale (ULB-IGEAT), Valérie Tanghe (Haven van Brussel), Marianne Thys (Brussel Mobiliteit), Gorik Van Holen (Kabinet van minister Pascal Smet), Matthias Van Wijnendaele (Kabinet van minister Pascal Smet), Laurent Vanden Broeck (Haven van Brussel), Fabien Walle (Brussel Mobiliteit).

Ze zijn ook de volgende personen erkentelijk voor hun waardevolle steun in de vorm van advies en/of aanbreng van onmisbare informatie: Philippe Boogaerts (Brussel Mobiliteit), Nicolas Breye (Brussel Mobiliteit), Frederik

Depoortere (Brussel Mobiliteit), Karl Determe (Brussel Mobiliteit), Raphaël Gérard (Brussel Mobiliteit), Julien Henry (MIVB), Gaëtan Labbé (MIVB), Kevin Lebrun (USL-B), Aurore Letoret (MIVB), Maud Sternotte (MIVB), Geert te Boveldt (VUB), Tine Van Woensel (Brussel Mobiliteit), Benjamin Wayens (USL-B en ULB-IGEAT), Benedikte Zitouni (USL-B).

Ten slotte vormde de zes zittingen van het seminarie over het delen van de openbare ruimte dat de Universiteit Saint-Louis tussen mei 2014 en maart 2015 organiseerde, een uiterst rijke kweekvijver voor brainstorming. Het bracht niet alleen de complexiteit van de problematiek van dit *Katern* aan het licht maar reikte ook de sleutels aan om ze op te helderen. Aan dit seminarie namen deel: Pierre-Jean Bertrand (Brussel Mobiliteit), Céline Brandeleer (USL-B), Vincent Carton (ex-Leefmilieu Brussel), Marie Demanet (ERU asbl), Christian Dessouroux (ULB-IGEAT), Benoît Dupriez (Brussel Mobiliteit), Thomas Ermans (USL-B), Eric Falier (Brussel Mobiliteit), Gaëtan Frenay (ULB), Patrick Frenay (ULB), Joël Gires (ULB), Michel Hubert (USL-B), Philippe Huynen (USL-B), Isabelle Janssens (Brussel Mobiliteit), Wojciech Keblowski (ULB-IGEAT), Pierre Lannoy (ULB), Céline Laurent (UCL), Kevin Lebrun (USL-B), Emmanuelle Lenel (USL-B), Christophe Loir (ULB), Fabienne Lontie (Team Bouwmeester/Maître Architecte), Gregory Moors (Brussel Mobiliteit), Geoffroy Patriarche (USL-B), Julie Tessuto (USL-B), Pierre Vanderstraeten (UCL), Benjamin Wayens (ULB-IGEAT), Benedikte Zitouni (USL-B).

Het delen van de openbare ruimte in de geschiedenis



In het eerste deel van dit *Katern* willen we historische diepgang geven aan het begrip “het delen van de openbare ruimte” door aan te tonen hoe de openbare ruimte van oudsher het theater is van gebruikskonflikten en door de opeenvolgende referentiekaders aan te halen die richting hebben gegeven aan de publieke actie ter zake. Als we van “referentiekader” spreken, betekent dit dat we de rol van het cognitieve, in de betekenis van “kennis” en de rol van ideeën in de opvatting en uitvoering van het openbare beleid ernstig nemen, zonder echter de analyse van de werkingslogica’s en de machtsverhoudingen uit te sluiten.

Volgens deze “cognitieve benadering van het openbare beleid” die politoloog Pierre Muller vanaf eind jaren 1980 in Frankrijk ontwikkelde “is het openbare beleid niet alleen de ruimte waar de actoren met elkaar wedijveren naargelang hun eigen belangen, maar ook de plaats waar een maatschappij haar verhouding met de wereld bouwt en dus bepaalt welke houding ze aanneemt om de werkelijkheid zoals ze wordt ervaren te begrijpen en erop te reageren. [...] Elk beleid begint dus bij het bepalen van doelstellingen die op hun beurt worden gedefinieerd op basis van een weergave van het probleem, zijn gevolgen en denkbare oplossingen. De definitie van een openbaar beleid berust op een weergave van de realiteit die het referentiekader voor dit beleid vormt. [...] Het referentiekader van een beleid wordt dus gevormd door een geheel van voorschriften die zin geven aan een programma voor publieke actie, door de keuzecriteria en de manieren om de doelstellingen aan te wijzen, te definiëren. Het betreft tegelijkertijd een cognitief proces waaruit een diagnose voortkomt en dat toelaat de werkelijkheid te begrijpen (door haar complexiteit te beperken) en een prescriptief proces dat toelaat op de werkelijkheid te reageren” (Muller, 2010). [vrij vertaald]

Concreet zal elk referentiekader een benadering van het “mobiliteitsprobleem” aanreiken en de oplossingen die nodig zijn om de ruimte te delen – in de zin van scheiden – ten gunste van bepaalde vervoermiddelen ten opzichte van andere. Volgens deze redenering wilden we met dit eerste deel van het *Katern* nagaan of er geen nieuw referentiekader voor het delen van de openbare ruimte opgang maakt, dat minstens zou trachten het verkeer te “kalmeren” en, in zijn maximalistische versie, de tot hertoe geldende hiërarchische volgorde om te keren door in de eerste plaats prioriteit te

geven aan de actieve vervoermiddelen (stappen en fietsen), vervolgens aan het openbaar vervoer en ten laatste aan de auto (STOP-principe²).

Dit deel staat dus stil bij de analyse van de visies op de stad en het delen van de openbare ruimte sinds de 18^e eeuw. Welke spelers dragen ze? Volgens welke modaliteiten en concrete aanpassingen werden ze uitgevoerd, na welke strijd en met welk resultaat? Hiertoe is dit eerste deel in drie hoofdstukken onderverdeeld.

Het eerste hoofdstuk is van de hand van Christophe Loir en stelt de overgang voor van de gedeelde ruimte naar de modale segregatie in de loop van drie historische fasen tijdens de periode van 1775 tot 1936. Dit hoofdstuk heeft tot doel het proces van de scheiding van de verkeersstromen in een langer historisch perspectief te plaatsen dan het perspectief dat doorgaans wordt gehanteerd. Zo kunnen we de verandering van het referentiekader begrijpen die gepaard gaat met de overgang van de multifunctionele openbare ruimte van het ancien régime naar de scheiding van de verkeersstromen in de 19^e en 20^e eeuw.

In het tweede hoofdstuk, dat werd opgesteld door Pierre Lannoy, komt de evolutie aan bod van de principes voor de inrichting van de Brusselse openbare wegen sinds 1950. In dit hoofdstuk analyseren we programmatische documenten, wetgevende kaders en actoren die een nieuwe visie uitdragen op de ruimte en de manier waarop we de gebruiken en gebruikers kunnen beheren. Deze analyse helpt ons een belangrijk keerpunt te begrijpen in de principes voor de inrichting van de ruimte: de geleidelijke overgang van de prioriteit voor de auto naar een openbaar beleid dat de ruimte voor openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen wil opwaarderen.

In het derde hoofdstuk schetsen Isabelle Janssens en Pierre Vanderstraeten de context van het (weer) opduiken van gedeelde inrichtingen voor alle gebruikers en werpen ze vooral een licht op het innovatieve experiment van het erf met aandacht voor de uitdagingen en de beperkingen van een dergelijke inrichting.

² Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Private wagen.



1. Van de gedeelde ruimte tot de modale segregatie: het lange transformatieproces van de openbare ruimte (1775-1936)

Christophe Loir

In het begin van deze 21^e eeuw ziet het ernaar uit dat we getuige zijn van een verandering in het referentiekader van de openbare ruimte. Deze vertaalt zich in het feit dat deze ruimte niet enkel gebaseerd is op de scheiding van de verkeersstromen en de vrijmaking van ruimte bijna uitsluitend ten gunste van de wagen, maar op de verdeling van de ruimte onder alle gebruikers en dit door, naast de verkeersfunctie, plaats te maken voor de verblijfsfunctie.

Het is niet de eerste keer dat er een fundamentele wijziging van de opvatting over de openbare ruimte tot stand komt. Het functionalistische en modernistische model van modale segregatie waarbij de voorkeur uitgaat naar de verkeersfunctie, die momenteel aan het evolueren is, had zelf de gedeelde en multifunctionele openbare ruimte uit het ancien régime vervangen. De overgang van de gedeelde ruimte uit het ancien régime naar de gesegregerde ruimte van de 20^e eeuw is het resultaat van een lang veranderingsproces, over meer dan anderhalve eeuw, dat hier dient geanalyseerd te worden.

Het is dit proces dat wij zullen bestuderen door een periodisering voor te stellen die het mogelijk maakt scharniermomenten te identificeren en opeenvolgingen en plotselinge veranderingen eruit te lichten. Dit proces zal opnieuw in het bredere verhaal van de stedelijke mobiliteit geplaatst worden, aangezien het opduiken van nieuwe verplaatsingswijzen en de invloed van elk van hen de keuzes bepalen op vlak van verdeling van de openbare ruimte. Dit proces kan in drie belangrijke opeenvolgende periodes worden onderverdeeld: het *begin*, tijdens welke periode de geërfde gedeelde ruimte aangevuld werd met de eerste inrichtingen voor voetgangers (1775-1835); de *overgang* gekenmerkt door een ruimte die betwist wordt door de verschillende gebruikers en gekenmerkt wordt door de eerste pogingen tot scheiding van het verkeer (1835-1935); en de *kentering* waar we de bevestiging van de afgezonderde ruimte zien (vanaf 1936). Voor elk van deze periodes zullen wij het aanbod en de verplaatsingstoepassingen, de evolutie van de reglementering van de openbare ruimte en de gevolgen voor de stadsaanleg analyseren.

1.1. Begin: de gedeelde ruimte aangevuld met inrichtingen voor voetgangers (1775-1835)

Onder het ancien régime was de straat een multifunctionele ruimte met voers- (of bedienings-) én verblijfsfuncties: men kon zich er niet alleen verplaatsen (te voet, met het rijtuig, te paard) maar er ook werken, goederen verkopen of opslaan, spelen, voorstellingen geven enz. (Billen en Demanet, 1999). Er was nog geen stedenbouwkundige inrichting om de functies te scheiden of de modale segregatie door te voeren: voetgangers, ruiters, rijtuigen, dieren, verkopers en acteurs deelden de hele openbare ruimte.

Het is pas in de laatste kwarteeuw van de 18^e eeuw dat we in Brussel de eerste vruchten zien van een verandering in concept en gebruik van de openbare ruimte. De gedeelde ruimte wordt aangevuld met inrichtingen voor voetgangers. Het is inderdaad in het kader van de eerste grote verfraaiingswerken die in Brussel in 1775 van start gaan met de inrichting van de koninklijke wijk (Koningsplein en Warandepark) dat de eerste voetpaden en openbare parken uitsluitend voor voetgangers (Loir, 2009) geïntroduceerd worden. Alvorens we deze ruimten gaan bestuderen is het noodzakelijk te vermelden dat stappen toen de belangrijkste verplaatsingswijze was.

1.1.1. Stappen als belangrijkste verplaatsingswijze

Gedurende het begin van de transformatie van de openbare ruimte (1775-1835) bleef stappen voor het overgrote merendeel van de bevolking veruit de belangrijkste, zo niet enige manier om zich te verplaatsen. Vrijwel alle Brusselaars verplaatsten zich namelijk alleen te voet. Niet uit vrije keuze maar uit noodzaak: een eigen rijtuig blijft een luxe, huurrijtuigen (ook wel luxetaxi's genoemd) zijn schaars en openbaar vervoer is onbestaand³. De kostprijs van een rijtuig, de ruimte die nodig is om het te stallen, de aankoop van een of meerdere paarden, hun onderhoud, een paardenstal, voer, stro en de constante zorgen door ervaren personeel maken het rijtuig tot een luxegoed dat alleen de aristocratie en hoge burgerij zich kunnen veroorloven.

Stappen is, gezien de oppervlakte van de stedelijke ruimte, een efficiënte manier om zich te verplaatsen. Binnen de stad zijn de verplaatsingen vrij kort. De stedelijke ruimte, omringd door haar stadsmuren, is nog klein: de langste afstand tussen de tweede omwalling en de Grote Markt bedraagt nauwelijks meer dan 1,5 km en is te voet dus in minder dan twintig minuten af te leggen.

Het stappen begint zich zelfs uit te breiden tot de bevoorrechte klasse die zich tot dan toe vrijwel alleen per rijtuig of te paard verplaatste. Bij hen gaat het echter om een recreatieve praktijk die we in de context van de opkomst van het wandelen moeten zien.

1.1.2. De voortrekkersrol van het wandelen in de opkomst van de voetgangersruimten

Het wandelen verspreidt zich in de 18^e eeuw onder de adel en de rijke burgerij (Loir en Turcot, 2011). Voor de wandelaar is het zich verplaatsen – en het stappen in het bijzonder – ludiek en elegant. Wandelen is een recreatieve vorm van verkeer waarbij de verplaatsing primeert op de bestemming. Samen met deze praktijk dringt de creatie van nieuwe ruimten (pleinen,

³ Het aantal privérijtuigen neemt toe maar blijft beperkt (180 privérijtuigen geregistreerd in 1802, zie (Thibaux 2014), dat is ongeveer 1 rijtuig per 368 inwoners). Bovendien komen er nieuwe modellen van rijtuigen, waaronder de tilbury's, waarmee sneller kan worden gereden (Roche, 2000; Rommelaere, 2004). De eerste sporen van een dienst met huurrijtuigen met koetsier voor korte verplaatsingen gaan terug tot 1725 maar hun aantal blijft beperkt (80 huurrijtuigen in 1786, oftewel 1 huurrijtuig voor ongeveer 930 inwoners, zie Melchers, 2012).

parken, lanen) zich op waar het comfort en de veiligheid van de wandelaars, het langzame ritme en de kwaliteit van de openbare ruimte de voorkeur genieten⁴. Aan de inrichting van promenades en de uitwerking van hun reglementen wordt des te meer zorg besteed omdat ze moeten tegemoetkomen aan de hoge verwachtingen van wandelaars uit de bevoorrechte lagen van de bevolking. Het wandelen is overigens vaak de gelegenheid waarbij de bevoorrechte klasse haar eerste stappen – te voet – in de openbare ruimte zet. Verschillende tijdgenoten getuigen hierover. Zo schrijft de auteur Louis-Antoine de Caraccioli in 1777 over wandelen in Parijs:

"Behalve in Londen, waar ze altijd gewoon is geweest te voet te gaan, kende de Europese adel het plezier van stappen nauwelijks; uit vrees haar grandeur in het gedrang te brengen door zich op het niveau van het gewone volk te zetten, ofwel uit angst om zich moe te maken, kwam ze alleen buiten in een rijtuig. De gewoonte die ze in Parijs hebben om zich te verspreiden in de verschillende tuinen die deze hoofdstad rijk is [...] heeft de Europeanen de ogen geopend. Nu durven ze uit hun rijtuig komen en hun voeten gebruiken" (De Caraccioli, 1777: 229).

Net als in veel andere Europese steden, geeft de aanleg van de promenades in Brussel aanleiding tot de eerste experimenten in de scheiding van de vervoerswijzen om de wandelaars meer comfort te bieden. Er worden twee formules ingevoerd: de scheiding tussen weg en ventweg en het voetgangerspark.

De onderverdeling van de promenades met bomenrijen liet toe verschillende onderdelen te vormen die aan een specifieke vervoerswijze waren voorbehouden. De centrale laan was doorgaans bestemd voor de rijtuigen. Daarnaast waren er twee ventwegen (zijlanen) waarvan er een was voorbehouden voor ruiters en de andere voor voetgangers. In Brussel werd deze modale segregatie (rijweg, ventweg voor ruiters en ventweg voor voetgangers) in de 18^e eeuw geleidelijk ingevoerd in de Groendreef om de volgende eeuw veralgemeend te worden rond de hele stad met de aanleg van de buitenlanen (Loir, 2013a). De politiereglementen voor deze lanen tonen aan dat koetsiers en ruiters op hun eigen laan of ventweg moesten blijven terwijl de voetgangers zich vrij mochten bewegen, ook buiten de ventweg die aan hen was voorbehouden. Om deze modale scheiding af te dwingen, laat de overheid palen plaatsen met een inscriptie die aangeeft voor welke gebruikers de laan is voorbehouden. Het zijn de eerste verkeersborden die we in de Brusselse openbare ruimte terugvinden.

Naast de scheiding tussen laan en ventweg geeft het wandelen ook aanleiding tot de aanleg van de eerste grotere verkeersvrije ruimten. Zo wordt het Warandepark dat in de jaren 1775-1785 werd aangelegd, na een debat over al dan niet toegang verlenen aan ruiters, uitsluitend voorbehouden aan het wandelen. Zo wordt het de eerste verkeersvrije ruimte in Brussel (Loir, 2007; Duquenne, 1993).

De Groendreef en het Warandepark zijn streng gereguleerde mondaine ruimten die uitsluitend voor het plezier van de wandelaars zijn voorbehouden. Ze onderscheiden zich dan ook van de multifunctionele ruimte van die tijd. De reglementen beperken de andere sociale verblijfsactiviteiten namelijk fors (bijvoorbeeld spelen en verkoop van goederen) en hanteren een onderscheid tussen het recreatieve verkeer (wandelen) en het (gewone) nuttige verkeer. Dit laatste wordt om de promenades heen geleid. Zo zijn nutsvoertuigen bijvoorbeeld verboden op de Groendreef en mogen kruisers het Warandepark niet doorkruisen.

1.1.3. Een nieuwe multifunctionele ruimte: het voetpad

Wat de voor voetgangers voorbehouden ruimten betreft, innoveert de 18^e eeuw niet alleen met verkeersvrije ventwegen en voetgangersparken. Ze onderscheidt zich ook door de invoering van de eerste voetpaden in tal van Europese steden. Dat wil zeggen dat gedeelten van de openbare weg worden ingericht voor voetgangers. Ze zijn doorgaans hoger gelegen dan de rijweg en liggen aan de zijkant ervan. Het voetpad werd in de Oudheid uitgevonden en verspreidde zich vervolgens in het Middellandse Zeegebied. In de middeleeuwen verdwijnt het om in de 17^e eeuw te worden heruitgevonden wanneer het aantal rijtuigen overhand toeneemt. De eerste voetpaden verschijnen langs kades en bruggen (bijvoorbeeld bij de aanleg van de kades in Amsterdam of de Pont-Neuf in Parijs), daarna zien we ze ook langs straten, eerst in Londen na de brand van 1666, en in de andere grote Europese steden rond de eeuwwisseling tussen de 18^e en 19^e eeuw. Gedurende de tweede helft van de 19^e eeuw wordt de aanleg van voetpaden algemeen in vrijwel alle stedelijke ruimten (Loukaitou-Sideris en Ehrenfeucht 2009; Blomley, 2010).

In Brussel worden de eerste voetpaden aangelegd ter gelegenheid van de aanleg van de Koningswijk tussen 1775 en 1785. Ze lopen langs de gevels van het Koningsplein en de straten rond het Warandepark (dat zelf een eerste uitgebreide voetgangersruimte was, zoals we reeds zagen). De verkoopvoorwaarden voor deze percelen, die uit 1776 dateren, geven zicht op hun eigenschappen: ze zijn uitgevoerd in blauwe steen, 1,95 m breed en afgewerkt met palen die met kettingen zijn verbonden om het voetpad tegen het andere verkeer te beschermen. Deze bescherming kan onderbroken zijn voor koetspoorten waar het voetpad overigens lichtjes kan hellen om de toegang voor de rijtuigen te vergemakkelijken. We merken op dat bij de inrichting van de Koningswijk ook zuilengalerijen worden gecreëerd, met name aan de verbinding van het Koningsplein met de Naamsestraat, om de verkeersstromen te scheiden: een centrale toegangspoort om rijtuigen en ruiters door te laten wordt aan weerskanten geflankeerd door een bogengang voor voetgangers. Bij deze gelegenheid worden ook de eerste straatlantaarns (op olie in die tijd) geïntroduceerd en worden de eerste straatnaambordjes geplaatst. Deze twee elementen bevorderen enerzijds het nachtelijke verkeer en anderzijds het navigeren in de stad. Tot de jaren 1830 blijft het aantal verkeersassen met voetpaden beperkt. Alleen de wijken die een grootscheepse verfraaiing ondergingen, beschikken over eenvormige brede voetpaden: de Koningswijk, de Nieuwe Graanmarkt, de Grootgodshuiswijk, de Muntwijk en de lanen van de buitenring. In de oude wijken zijn de bochtige straten overigens te smal en onregelmatig om voetpaden aan te leggen.

Het voetpad is voor de straat wat de ventweg is voor de promenade: een ruimte aan de zijkant van de straat die is voorbehouden aan voetgangers⁵. Net als de ventweg biedt het voetgangers een veilige (beschermd tegen rijtuigen) en comfortabele (weg van de paardenpoep) ruimte zonder ze te verplichten er gebruik van te maken. Uit oude beelden blijkt overigens dat de voetpaden nauwelijks worden gebruikt. Generaties lang verhindert de aanwezigheid van voetpaden niet dat de rijweg nog steeds door alle gebruikers wordt gedeeld, inclusief voetgangers. De voetgangersruimte strekt zich in deze eerste fase dus nog uit over de hele weg. Voetgangers gebruiken het voetpad slechts occasioneel als uitwijkmogelijkheid en verplaatsen zich

⁴ De opkomst van het wandelen zou overigens een bepalende factor worden in het ontstaan van de grote stedelijke verfraaiingswerken van de 18^e eeuw (Lemas, 2003).

⁵ We benadrukken dat de architectuur van parken en tuinen soms een voorproefje geeft van stedenbouwkunde. Zo geeft de ventweg een voorproefje van het voetpad. Daarnaast kunnen we de rotonde noemen, die voor haar introductie in de bebouwde stedelijke ruimte eerst in parken en bossen werd aangelegd (Alonzo, 2005).

er zelden op voort. Kortom, de eerste decennia veranderen de voetpaden niets aan het referentiekader van de gedeelde ruimte. Deze inrichtingen, die de gemengde ruimte van de rijweg aanvullen, betekenen net als de lanen met hun ventwegen en het voetgangerspark, het begin van een segregatieproces dat, zo zal blijken, in de tweede helft van de 19^e eeuw een nieuwe fase zal ingaan.

De verkeersfunctie van het voetpad is dus nog niet zo uitgesproken als ze in de 20^e eeuw zou worden, wanneer de modale segregatie strenger wordt. In de 18^e en de 19^e eeuw dient het voetpad niet alleen en zelfs niet voornamelijk voor het gewone voetgangersverkeer. Het is een multifunctionele ruimte. We kunnen minstens acht functies onderscheiden die elkaar uiteraard kunnen overlappen (zie **Tabel 1**).

Tabel 1. De voornaamste functies van het voetpad in de 18^e en 19^e eeuw

Beschermende functie	Uitloopzone om de woningen te beschermen tegen de hinder van het parkeren en de passage van voertuigen in de buurt van de gevels (verlenging van de rol van de amsterdammertjes)
Sanitaire functie	Verhoogd pad dat voetgangers en gebouwen beschermt tegen vuil (met name tegen paardenpoep en afvloeiend water)
Esthetische functie	Element dat bijdraagt tot het perspectiefffect, de leesbaarheid en de homogeniteit van de straat (met name door zijn oriëntatie, uitzicht en kleurschakering)
Sociale functie	Ontmoetings- en uitwisselingsruimte
Commerciële functie	Ruimte waar windowshopping mogelijk is of plaats voor caféterrassen
Recreatieve functie	Ruimte die geschikt is om te wandelen
Verkeersfunctie	Middel om het voetgangersverkeer te beveiligen en de efficiëntie van het verkeer van voertuigen te verbeteren door de verkeersstromen te scheiden (geleidelijke overgang van occasionele uitwijkplaats naar een permanente en verplichte ruimte)
Semiotische functie	Maakt deel uit van een systeem van tekens die de te volgen reisweg aangeven (navigatie), de breuk met de modale hiërarchie (koetspoort) of het prestige van een ruimte ("mooie wijken")

Figuur 1. Ingang van het Warandepark (gezien vanaf het Koningsplein) met links de Koningsstraat, foto genomen rond de eeuwwisseling tussen de 19^e en de 20^e eeuw

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



De Koningswijk die eind 18^e eeuw werd aangelegd, is voornamelijk ontworpen voor het wandelen. Hoewel het Koningsplein en de straten rond het Warandepark van voetpaden zijn voorzien, mogen voetgangers zich tot het begin van de 20^e eeuw vrij over de hele weg verplaatsen. Het stedelijke decor komt overigens alleen tot zijn recht als voetgangers toegang hebben tot het midden van het plein (uniek oogpunt waar de details van het standbeeld te bewonderen zijn, de effecten van de tweezijdige symmetrie van de omliggende gevels en de uitzichten op de stad) en zich vrij kunnen verplaatsen in een rechte lijn van het midden van het plein naar de ingang van het park (het uitzicht op de ingang van het park vanaf het midden van het plein nodigt de wandelaar uit om tot daar te gaan en er zijn wandeling voort te zetten). Zoals deze foto toont, maakten voetgangers tot het begin van de 20^e eeuw gebruik van de rijweg om het midden van het plein met de ingang van het park te verbinden. Dit maakte de wijk leesbaar als een coherent geheel. De modale segregatie leidde vervolgens tot een fragmentatie van de ruimte, waardoor de leesbaarheid van dit opmerkelijke erfgoed geheel wijzigde.

1.1.4. Specifieke antwoorden op de mobiliteitsproblemen die markten en voorstellingen teweegbrengen

Markten en voorstellingen brengen vaak bijzonder acute mobiliteitsproblemen met zich mee. Dat zette de overheid ertoe aan om rond de overgang van de 18^e naar de 19^e eeuw een reeks architecturale, stedenbouwkundige en reglementaire innovaties te introduceren (Knaepen, Loir en Wilkin, 2015; Loir en Traversier, 2013).

De meeste markten vinden nog in openlucht plaats, in de openbare ruimte. Eén- of meermaals per week nemen ze tijdelijk een aantal Brusselse pleinen en straten in waar ze het verkeer in grote mate hinderen. Ze nemen namelijk een aanzienlijk deel van de openbare weg in, trekken zwaarbeladen nutsvoertuigen aan om goederen te leveren en tal van inwoners om ze te kopen. In de loop van de 18^e eeuw treft de overheid verschillende maatregelen om deze verkeersproblemen te beperken: een betere coördinatie van de uurroosters, locatiewijzigingen, reglementering van het verkeer en het parkeren (in het geval van de Graanmarkt), maar ook verbetering van de ruimtelijke organisatie met de afbakening (door markeringen op de grond of afsluitingen) van de marktruimte om een doorgang vrij te houden voor voetgangers of zelfs voertuigen (Lannooye, 2015). Zo brengt de zoektocht naar oplossingen voor de mobiliteitsproblemen die markten veroorzaken een verdeling mee van de openbare ruimte die toelaat de handelsactiviteiten van het gewone verkeer te onderscheiden. De inrichting van het plein

van de Nieuwe Graanmarkt (1787-1789) is het meest geslaagde project. Dit grote plein, dat specifiek voor de graanhandel werd ontworpen, is voorzien van een rechthoekige markering op de grond die wordt doorsneden door twee passages in de as van de straten die erop uitkomen om zelfs tijdens de markt het plein te kunnen oversteken. De aanleg van voetpaden en het systematische gebruik van de afgebroken hoek op de hoek van de toegangswegen (waarmee de zichtbaarheid en het nemen van bochten wordt verbeterd) getuigen ook van het innovatieve karakter van dit plein (Duquenne, 2009).

Een evenement, zoals een markt, brengt uitdagingen op het vlak van mobiliteit met zich. Het komen en gaan van honderden toeschouwers en het parkeren van talloze voertuigen⁶ nopen tot innovatieve architecturale, stedenbouwkundige en reglementaire oplossingen (Loir en Traversier, 2013). Zo voert een reglement uit 1769 aan de Muntschouburg eenrichtingsverkeer en langparkeren in, schort het verkeer voor het gebouw gedurende de voorstelling op en verplicht de koetsiers de toeschouwers aan het einde van de voorstelling snel weer op te halen. Reeds vóór 1781 wordt voor de schouburg een voetpad aangelegd terwijl er op dat moment alleen in de Koningswijk voetpaden zijn. Omdat dit voor en na de voorstelling was

⁶ In de omtrek van de schouburg vinden we tot de 19^e eeuw de grootste concentratie geparkeerde voertuigen. De voorstellingen trekken namelijk een groot aantal personen uit de bevoorrechte klassen aan die er met het ruitje heengaan waarna hun koetsier gedurende de voorstelling kan parkeren. Het betreft hier een uitzondering want, zoals we zullen zien, is parkeren op de openbare weg normaal gezien verboden.

Figuur 2. De Koninklijke Muntschouburg, litho van Gibèle, naar Jean-Baptiste de Noter en Jean-Baptiste Madou, litho gemaakt omstreeks 1835-1840

Bron: Stadsarchieven Brussel



De nieuwe Koninklijke Muntschouburg innoveert op het vlak van verkeer. Gezien de toestroom tijdens de voorstellingen worden om veiligheidsredenen verschillende maatregelen getroffen om de vervoermiddelen gescheiden te houden: uitbouw met berijdbare portiek, trap, gaanderij langs de

zijanten en de achterkant van het gebouw, voetpaden afgebakend met palen die met kettingen zijn verbonden langs de gevels van de huizen rond de schouburg en overdekte doorgang (rechts op de litho) waarlangs voetgangers van de Koninginnestraat naar de Schildknaapstraat kunnen stappen.

ingenomen, met name door de aanwezigheid van de toortsdragers die de toeschouwers naar hun ruittuig of huis begeleiden, werd het vanaf 1786 verbreed en verlengd tot aan het ruittuigenstation en onderworpen aan een reglementering die voor die tijd zeer bijzonder was. Het is namelijk verboden “aan alle personen en met name aan de toortsdragers om zich op het voetpad op te houden en er te blijven staan op het moment dat het publiek naar de voorstelling gaat, gedurende de voorstelling en wanneer men buitenkomt” (citaat uit Loir, 2013b: 120, vrij vertaald naar het Nederlands). Het specifieke geval van het beheer van het verkeer aan de Muntshouwborg leidt de overheid ertoe van het stuk voetpad dat zich voor dit gebouw bevindt, een verkeersruimte te maken waar stilstaan verboden is. Dat onderscheidt zich van de multifunctionele opvatting van het voetpad die toen gold.

Tussen 1817 en 1819 wordt een nieuwe Muntshouwborg opgetrokken. Daarbij werd nagedacht hoe het verkeer van toeschouwers, die zowel te voet als met het ruittuig komen kan worden bevorderd. Het is een alleenstaand gebouw met een uitbouw met een portiek ervoor die toegankelijk is voor koetsen en omringd door een gaanderij. De hele wijk wordt heringericht met een groot plein dat als parking kan dienen en drie nieuwe verkeersassen rond het gebouw, omzoomd door voetpaden die met palen en kettingen zijn afgebakend. Via een overdekte doorgang, zij het nog zeer bescheiden maar de eerste in Brussel, kunnen voetgangers veilig en beschermd tegen weer en wind van de Koninginnestraat, die langs de schouwborg loopt, naar de Schildknaapstraat stappen. Bij die gelegenheid wordt de gasverlichting ingevoerd om het nachtelijke verkeer te vergemakkelijken dat na de avondvoorstellingen bijzonder druk is.

1.2. Overgang: de ruimte die betwist wordt door de verschillende gebruikers en de eerste pogingen tot scheiding van het verkeer (1835-1935)

In 1835 luidt het voortijdige invoeren van de spoorweg in België een ommekeer in op het vlak van vervoer. In de overgang van de gedeelde ruimte naar de modale segregatie betekenen de jaren 1830 het begin van een lange overgangsfase van bijna een eeuw. We zullen zien dat de openbare ruimte in die periode door de verschillende gebruikers wordt betwist, dat de openbare weg geleidelijk vrijwel uitsluitend aan het verkeer wordt gewijd, dat bijzondere aandacht uitgaat naar de aanleg van voetpaden en dat de eerste pogingen tot segregatie ten slotte voornamelijk het gewone verkeer en het wandelen met elkaar willen verzoenen.

1.2.1. De revolutie in het vervoer

De komst van de spoorweg in 1835 luidt een technische revolutie in van het vervoer omdat de mechanische trekkracht de dierlijke trekkracht vangt. Daarnaast leidt hij tot het ontstaan van het Brusselse openbaar vervoer want hetzelfde jaar nog wordt een omnibusnetwerk ingevoerd. Deze grote, door paarden voortgetrokken ruittuigen, vormen binnen de stad het verlengstuk van het interstedelijke spoornet. In het laatste derde van de 19^e eeuw laten paardentrams en vervolgens de elektrische trams toe het openbaarvervoersnet binnen en rond de steden te verbeteren. Ook het individuele vervoer kent innovaties, eerst met de vélôcypède en vervolgens,

rond de eeuwwisseling, met de komst van de automobiel en de motorfiets. Bovendien wordt het aanbod luxetaxi's gedurende deze periode fors uitgebreid⁷. Tot begin jaren 1920 blijft paardentrekkracht echter in de meerderheid aangezien de auto's nog schaars waren. De eerste films over Brussel getuigen dat de weg van het einde van de 19^e tot het begin van de 20^e eeuw wordt gebruikt door tal van verschillende vervoersmiddelen⁸. In die tijd bestaan voetgangers, ruittuigen getrokken door paarden of honden, handkarren, draagstoelen, vélôcypèdes en enkele zeldzame auto's naast elkaar. De verscheidenheid van de vervoersmiddelen gaat gepaard met een toename van het verkeer. Hiervoor zijn verschillende factoren verantwoordelijk: de demografische groei die een stijging teweegbrengt van het aantal personen dat zich verplaatst, de eerste fase van de stedelijke uitbreiding die de afgelegde afstanden langer maakt, de industriële revolutie die een toename van het goederenvervoer veroorzaakt en de ontwikkeling van recreatie en toerisme die voor extra verkeer zorgt.

De verplaatsingsmogelijkheden die het vervoersaanbod biedt nemen overhand toe. Met andere woorden, de beweeglijkheid van de meeste Brusselaars, dat wil zeggen hun kapitaal op het vlak van mobiliteit (zie Lebrun et al. 2013: 30 sq. ter zake) is fors toegenomen, zelfs wat het stappen betreft. De voorstellingen die de bevoorrechte klasse zich maakt van het stappen zijn geleidelijk geëvolueerd tot het punt dat deze manier van zich te verplaatsen een positief imago heeft, getuige het succes van de figuur van de “flaneur” in de 19^e eeuw. Personen uit bescheidener milieus die zich tot dan toe te voet verplaatsten krijgen dan weer voor de eerste keer alternatieven. Het bezit van een individueel ruittuig is al wat gedemocratiseerd, hoewel het duur blijft. Maar de prijsdaling van de taxi's en vooral de invoering van gemeenschappelijk vervoer (omnibussen, trams) geven hun toegang tot andere vervoerswijzen. Vanaf de jaren 1830 is deze evolutie merkbaar in de reisgidsen. In 1839 beveelt *Le Promeneur dans Bruxelles* buitenlanders bijvoorbeeld aan: “Als u Brussel nog niet hebt gezien, hebt u een chauffeur nodig die u betaalt”. De auteur van de gids legt namelijk uit dat deze manier van verplaatsen mogelijk is “vooral in Brussel waar er naast de antieke ruittuigen alle dagen nieuwe en goedkope manieren bijkomen om zich te verplaatsen: de comfortabele vigilantes en de omnibussen aan 25 centiem die de stad in alle richtingen doorkruisen, op alle uren van de dag” (Mauvy, 1839: 31-32). [vrij vertaald]

Het is deze uitbreiding van de verplaatsingsgewoonten die de eerste stedelijke uitbreiding bevordert of zelfs mogelijk maakt en die in de jaren 1830 van start gaat (Zitouni, 2010). De gemeenten van de eerste kroon beginnen dan namelijk te verstedelijken. De schaal van de stad wordt overhoopgehaald, de afstanden tussen het centrum (Grote Markt) en de grenzen van de stad zijn meer dan verdubbeld. Omstreeks 1930 moet men namelijk zo'n 5 km afleggen of ongeveer één uur stappen om vanaf de meest recent verstedelijkte zones het centrum te bereiken. Voor het eerst in haar geschiedenis strekt Brussel zich uit buiten de grenzen van “wandelbare” stad. De stedelijke uitbreiding verlengt de dagelijkse afstanden en maakt het stappen minder efficiënt. Het modale aandeel van het stappen blijft groot maar wordt voortaan aangevuld door andere vervoerswijzen. Het openbaar vervoer laat toe de verhouding tussen ruimte en tijd te wijzigen door de impact van de duur op de afstand minder groot te maken. De intermodale combinatie tussen stappen en openbaar vervoer komt almaar vaker voor.

⁷ In 1857 telt Brussel 37 taxistations die theoretisch plek bieden aan 365 ruittuigen in totaal, in vergelijking met 80 luxetaxi's verspreid over slechts 4 parkeerplaatsen in 1786 (Wauters, 1857: 186).

⁸ Zie in het bijzonder *Vijf zichten op Brussel* (1897), *Brussel in 10 minuten* (1908) en *Toto en zijn zus op stap in Brussel* (1909), drie films die Cinematek onlangs op dvd uitbracht onder de titel *Brussel. Gefeilmde stad* (2014).

In die tijd vindt een heuse systemische transformatie van de mobiliteit en de stedelijke ruimte plaats. Een discussie op de zitting van de gemeenteraad van 7 maart 1870 over de mogelijkheid om een "Amerikaans spoor-net" (paardentrams) te ontwikkelen vat de verbanden tussen de verschillende elementen goed samen: revolutie van het vervoer, stedelijke uitbreiding, verlenging van de woon-werkafstanden, versnelling van de mobiliteit, democratisering van het vervoer. Zo drukt Durant, een van de gemeenteraadsleden, het uit:

"De Amerikaanse spoorwegen lijken me aangewezen om in de steden dezelfde diensten te verlenen als de gewone spoorwegen in het land. En met Amerikaanse spoorweg bedoel ik elk aandrijvingsmiddel dat sneller is dan de gewone middelen, omnibussen, vigilantes enz. In een agglomeratie van 300.000 inwoners zoals de onze, is dit vervoermiddel bijzonder nuttig. De verbindingen van het centrum met de uiteinden van de stad zijn niet goed georganiseerd. De buitenwijken hebben hun invalswegen aangelegd zoals ze dat zelf wilden, zonder zich van de stad Brussel iets aan te trekken. De hoofdstad heeft weinig woningen voor de arme bevolking. De minder gegoede bevolking zoekt in Brussel haar bestaansmiddelen en werk maar zoekt haar woning buiten de stad waar de huurprijzen lager zijn. Voor de handelsreiziger, de kleine winkelier, de arbeider is de Amerikaanse spoorweg nodig of elk ander aandrijvingsstelsel dat hen tegen een bescheiden prijs van 15 of 20 centiemen tot in het hartje van Brussel brengt. Daarom hebben alle vervoermiddelen die de verbindingen tussen het centrum en de uiteinden van de stad goedkoop vergemakkelijken en versnellen volgens mij een grote toekomst" (Gemeentebled van de stad Brussel, 1870; 116).

Dit uittreksel getuigt met name van de wens om de verplaatsingen in de 19^e eeuw te versnellen. Zoals Christophe Studeny op basis van de Franse case aantoonde "toont de studie van de snelheid hoe de revolutie van het vervoer van 1770 tot 1870 de verhouding tussen ruimte en tijd ingrijpend heeft veranderd en de norm van de duur, die van dag naar uur gaat, radicaal heeft gewijzigd. De geleidelijke overgang van het tempo van stap naar draf versnelt naar galop om brutaal te worden onderbroken door de aandrijving op stoom die de onverbiddelijke versnelling van Frankrijk teweegbracht" (Studeny, 2009). In deze versnelling heeft de spoorweg een belangrijke rol gespeeld. Hoewel de locomotieven in het begin niet sneller rijden dan 40 km/u. brengt het spoor voor het eerst een kloof teweeg tussen de snelheid van verplaatsing tussen de steden (via de spoorweg) en binnen de stedelijke ruimte. In de steden neemt de snelheid in de 19^e eeuw slechts bij mondjesmaat toe. In Brussel geraakt het stedelijke verkeer nauwelijks voorbij de 15 km/u. Rijtuigen en ruiters moeten immers stapvoets rijden, soms in draf (waarbij de gemiddelde snelheid 14 km/u bedraagt). Galopperen is strikt verboden in de stad. Auto's en motorfietsen mogen volgens het koninklijk besluit van 1899 in de agglomeraties niet sneller rijden dan 10 km/u. Toen al werd het verschil tussen de snelheid binnen en buiten de stad aangehaald, en wel vanaf het begin van de inplanting van de spoorwegen. In 1838 merken de auteurs van een van de projecten in het kader van de debatten over de plaats waar het eerste Noordstation moet komen, op:

"We mogen niet uit het oog verliezen dat de tijdwinst, hoewel deze essentieel is voor de reizigers, volledig afhankelijk is van de snelheid van het traject en dat, voor wie op slechts een uur van Antwerpen naar Brussel is gereisd, vijftien minuten verlies op zoek naar het zaken-centrum, een kwart van de hele reis vertegenwoordigt" (Guilmin en Vergaelen, 1838:4).

Vanaf de jaren 1840 worden het beheer van het verkeer en de strijd tegen stedelijke congestie prioriteiten voor de overheid⁹. De diversifiëring van de vervoerswijzen, de intensifiëring van het verkeer en de nieuwe snelheidsvereisten dwingen tot een grondige reorganisatie van de openbare ruimte, zowel qua gewoonten als qua aanleg van de openbare wegen.

1.2.2. De weg is vrijwel uitsluitend bestemd voor het verkeer

Zoals Sabine Barles heeft aangetoond voor Parijs (Barles, 2001) is de openbare weg vanaf de jaren 1830-1840 vrijwel volledig bestemd voor het verkeer. In deze context worden andere activiteiten die zich traditioneel op de openbare weg afspeelden geleidelijk verboden. Daarmee verliest de openbare ruimte haar multifunctionele karakter. In Brussel is het fenomeen al zichtbaar onder het Nederlandse bewind (in het bijzonder in de wegcode van 1827, zie Loir, 2009: 294-295), maar versnelt het vooral vanaf de jaren 1840. Sommige handelsactiviteiten worden verplaatst naar overdekte markten, kinderspelen worden verboden, uitgezonderd op enkele lanen van het Warandepark, en de slachthuizen worden naar de rand van de stad verdreven wat de aanwezigheid van vee beperkt. Het venten, de activiteiten van bodes (personen die pakketten en bagage dragen), het ophalen van vuilnis, verhuizingen, het lossen en de bevoorrading van brandstof (hout en steenkool), de winkeletalages en de caféterrassen zijn streng gereguleerd om de ruimte die ze innemen te beperken. De overheid vaardigt gedurende de jaren 1840-1860 steeds meer reglementen uit die de gebruiken op de openbare weg herzien. We kunnen een onderscheid maken tussen vier soorten reglementen naargelang hun doelstelling: reglementen die betrekking hebben op de activiteiten die het verkeer kunnen hinderen (markten, bodes, terrassen, venten, parkeren), reglementen die betrekking hebben op plaatsen en evenementen die specifieke mobiliteitsproblemen met zich brengen (wandelingen, voorstellingen, feesten en stoeten), reglementen die betrekking hebben op de vervoersmodi (rijtuigen, omnibussen, trams) en reglementen die betrekking hebben op het verkeer in het algemeen (1860 op Brussels niveau en 1899 op nationaal niveau). De ontwikkeling van nieuwe vervoerswijzen brengt nieuwe onderhandelingen en conflicten in de openbare ruimte met zich. De reglementering beoogt namelijk het samenleven van aangespannen verkeer, voetgangers, spoorverkeer, fietsers en auto's te organiseren. De optimalisering en pacificatie van het verkeer gaan ook gepaard met een geleidelijke uniformisering van de gebruiken en gewoonten: het rechts rijden dringt zich geleidelijk op, de beperking van de snelheid, de beperking van het aantal paarden enz.

We merken ook op dat de openbare weg voor het verkeer bestemd is en niet voor het parkeren. Het parkeerverbod op de openbare weg blijft de hele 19^e eeuw gehandhaafd. Langparkeren is verboden, een voertuig mag niet langer blijven stilstaan dan nodig is om personen te laten in- en uitstappen, of om goederen te laden of te lossen (handelswaar en materialen). Twee uitzonderingen: het parkeren van luxerijtuigen in de daartoe bestemde stations en van de rijtuigen van toeschouwers in de omgeving van de Muntscouwburg gedurende de voorstellingen.

⁹ Dit fenomeen zal zich gedurende de tweede helft van de 20^e eeuw verder ontwikkelen (zie bijdrage van Pierre Lannoy in deze *Katern*).

1.2.3. Wat met de voetpaden?

Om de verkeersproblemen het hoofd te bieden, werden naast reglementaire maatregelen ook architecturale en stedenbouwkundige oplossingen ontwikkeld. Zo wordt de tweede helft van de 19^e eeuw gekenmerkt door de bouw van overdekte markten om de straten en pleinen die aan handelsactiviteiten gewijd waren, vrij te maken, werden stedelijke verkeersaders doorstoken om snel en gemakkelijk toegang te krijgen tot het stadscentrum, werd een gedeelte van het oude wegennet geleidelijk heringericht en verbreed om het verkeer er te bevorderen, werden de gevels op één lijn gebracht en vooruitstekende delen beperkt om het voetgangersverkeer niet te hinderen, werden plantsoenen aangelegd (lanen/ventwegen) om

de vervoersmiddelen en verkeerstypes te onderscheiden, het gebruik van nieuwe materialen om de rijweg te verbeteren, de aanleg van voetpaden, overdekte doorgangen en parken voor het voetgangersverkeer, de specifieke aanpak van kruispunten (kruispunten met rechte hoeken, met afgebroken hoeken, rotondes), de aanleg van toegangswegen om het lokale verkeer van het transitverkeer te scheiden, de ontmanteling van de vestingmuren en de aanleg van ringlanen om rond de stad heen te kunnen rijden, de planning van uitrusting om de toegang te verbeteren en opstoppingen te beperken (slachthuizen, schouwburgen, stations), het aanbrengen van tramrails, maar ook de verbetering van de straatverlichting (op gas) voor de veiligheid en het comfort van het avondverkeer.

Figuur 3. Plan voor de spoorverbinding tussen het Noord- en Zuidstation in Brussel, Brussel, B.-J. Van Dooren, 1858 (Victor Besme architect en Canelle graveur)

Bron: privécollectie



Vanaf de jaren 1850 worden plannen gesmeed voor de spoorverbinding tussen het Zuid- en het Noordstation. Dat van ingenieur van Bruggen en Wegen Wellens en de jonge architect Victor Besme, dat in 1858 werd gepubliceerd maar nooit uitgevoerd, getuigt van de wil om de wegen en de gebouwen aan te passen aan de komst van de spoorwegen. Ze stellen een lange, rechte as van 30 meter breed voor op de plaats van de Zennebedding. Wat de weg betreft, neemt een dubbel spoor van ongeveer acht meter breed het midden van de rijweg in. De ruimte van het spoor wordt afgebakend met een hek dat van talloze lantaarns is voorzien en wordt onderbroken door spoorwegovergangen. Langs dit hek is een eerste voetpad ingericht. Dan volgt de rijweg en daarna een tweede, bijzonder breed voetpad langs de gevels van de gebouwen. De komst van de spoorweg in het stedelijke milieu legt nieuwe gebruiken op voor het delen van de weg. Ze luidt een eerste scheiding in van de vervoersmiddelen en een definitie van voorrangregels in het verkeer. De treinsporen, in het midden van de verkeersas, zijn

namelijk uitsluitend voorbehouden aan het treinverkeer en vormen zo een grens die alleen op bepaalde plaatsen (aan de spoorwegovergangen) en bepaalde momenten (wanneer de slagboom van de overgang open is) kan worden overschreden. In het laatste derde van de 19^e eeuw doet de aanleg van de eerste Brusselse tramsporen soortgelijke vragen rijzen zonder echter tot een strikte scheiding van de vervoerswijzen te leiden. Op de hier afgebeelde weg is er nog sprake van gemengd verkeer tussen voertuigen en voetgangers, hoewel de auteur van de litho voetgangers voornamelijk op het voetpad afbeeldt, maar ook terwijl ze vrij oversteken (bij gebrek aan oversteekplaatsen en verkeerslichten voor voetgangers), of voor de slagboom van de spoorwegovergang wachten. Er lopen echter weinig mensen in het midden van de rijweg. We merken op dat het gebruik van chauffeurs om rechts te rijden nog niet van toepassing is en dat geen enkel voertuig op de rijweg geparkeerd staat.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt gaan de debatten over het delen van de openbare ruimte zich vooral in de jaren 1838-1846 voornamelijk toespitsen op de voetpaden. In 1838 vraagt de Conseil central de Salubrité publique van Brussel zich af met welke middelen het netwerk van voetpaden kan worden verbeterd. Hij maakt een kritische stand van zaken op: behalve enkele recente wijken (Koningswijk, Muntwijk, buitenring) zijn de voetpaden smal, onregelmatig, gevaarlijk of zelfs onbestaande. Daarop volgen meerdere jaren van debatten binnen de Conseil central de Salubrité publique, de gemeenteraad van de stad Brussel en in de pers. Deze leiden tot de uitwerking en goedkeuring van een organieke verordening over de voetpaden in 1846. Gedurende de tweede helft van de 19^e eeuw wordt het netwerk van voetpaden verbeterd en geleidelijk, op gelijke tred met de verfraaiingen, tot de hele stedelijke ruimte uitgebreid.

Zoals inspecteur-wegopzichter Charles Vanderstraeten, lid van de Conseil central de Salubrité publique, in 1845 opmerkt, getuigt de breedte van de voetpaden van de plaats die men aan voetgangers, d.w.z. de zwakke weggebruiker, toekent:

"Alvorens het eerste punt aan te halen, over de breedte die de voetpaden moeten krijgen, mogen we niet uit het oog verliezen dat het aantal voetgangers in Brussel zich tot het aantal voertuigen verhoudt als 100 op 1 en dat terwijl voor voetgangers het gevaar dreigt door een voertuig te worden aangereden, dit voertuig niets te vrezen heeft van het contact met de mensen die te voet gaan. Er is dus enerzijds sprake van de sterke en de zwakke en anderzijds van het belang van de meerderheid ten opzichte van dat van de minderheid. Bij werken van openbaar nut mag er geen sprake zijn van evenwicht tussen de verschillende belangen. Dat van de meerderheid moet het halen, temeer omdat de zwakke tegen de sterke moet worden beschermd" (Vanderstraeten, 1845:6).

De almaar meer veralgemeende aanwezigheid van voetpaden betekent in die tijd echter niet dat de modale segregatie strikt wordt toegepast. De overheid tracht de voetganger te overtuigen ze te gebruiken, maar zonder hem te verplichten. Er worden verschillende maatregelen genomen. In de eerste plaats worden de voetpaden verbreed tot 3 meter. Het eerste voorbeeld hiervan, in de Zuidstraat, wil de voetganger uitdrukkelijk uitnodigen om geen gebruik meer te maken van rijweg:

*"Door middel van soortgelijke voetpaden kunnen voetgangers de goede gewoonte aannemen om alleen deze nog te gebruiken en zo voor hun eigen gemak en veiligheid, de straatstenen te laten aan de rijtuigen en ruiters: dat is het voorbeeld dat Parijs en Londen reeds aanbieden waar ze het gedeelte van de openbare weg dat is bestemd voor het voetgangersverkeer zo breed mogelijk maken"*¹⁰.

Daarnaast beperkt de overheid de niet verkeersgebonden activiteiten op de voetpaden waardoor deze geleidelijk hun multifunctionele karakter verliezen. De verordening van 1860 preciseert bijvoorbeeld dat het voetpad vrij van elke hindernis moet zijn: "Het is verboden op de voetpaden paarden, rijtuigen, karren, draagstoelen enz. te laten rijden of parkeren, tonnen te rollen, kassa's enz. te plaatsen, zich te verplaatsen met ladders, draagbaren en andere soortgelijke vrachten en zelfs tijdelijk om het even welk voorwerp te plaatsen dat het verkeer kan hinderen" (verordening van 1860, artikel 36). Hoewel voetgangers zich nog steeds over de hele openbare ruimte mogen verplaatsen, moeten ze, krachtens het besluit van 4 augustus 1899

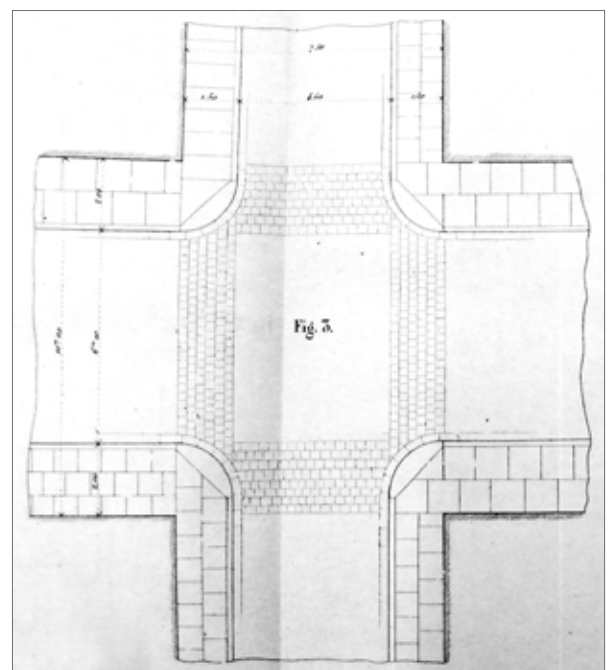
"aan de kant gaan om alle voertuigen, trek-, last- en rijdieren die ze tegenkomen en die hen inhalen, doorgang te verlenen. De bestuurders moeten van hun kant de voetgangers waarschuwen dat ze eraan komen, hetzij door middel van geluidsapparaten, hetzij met de stem" (artikel 20). In de praktijk maken voetgangers aan het einde van de 19^e eeuw almaar vaker gebruik van de voetpaden op de drukker verkeersaders vanwege het toenemende gevaar dat de toename van het aantal voertuigen teweegbrengt en de vuilheid die met de toename van het aantal paarden gepaard gaat.

In deze periode zien we ook de eerste oversteekplaatsen voor voetgangers verschijnen. De Conseil central de Salubrité publique stelt vanaf 1838 oversteekplaatsen voor voetgangers voor. Zoals het voetpadreglement van 1846 aangeeft, wordt de oversteekplaats voor voetgangers opgevat als een verlengstuk van de voetpaden door op de rijweg een verhoogde ruimte voor het comfort van de voetgangers aan te bieden: "Op de kruispunten, waar de continuïteit van de voetpaden noodgedwongen wordt onderbroken door de kruising van de wegen, wordt een speciale bekleding aangebracht in platte stenen van 0m15 bij 0m25, zo nodig gemetseld en aangebracht op een stevige ondergrond. Deze bekleding, die lichtjes bol zal zijn, is minstens even breed als het voetpad waarvan ze enigszins het verlengde vormt. Ze zal de dwarsstraat in de hele breedte doorsnijden"¹¹. In Brussel worden in de 19^e eeuw enkele oversteekplaatsen voor voetgangers van dit type ingericht, maar ze blijven zeldzaam en niet verplicht.

De tweede helft van de 19^e eeuw is het gouden tijdperk van de voetganger in de stedelijke ruimte. Hij verplaatst zich nog steeds bijna vrij over de weg én geniet van een verbeterd netwerk van voetpaden, de bouw van overdekte doorgangen, de toename van het aantal winkelalages, maar ook van talloze wandelplekken waar, zoals we zullen zien, het recreatieve en gewone verkeer vaak met veel zorg worden gecombineerd.

Figuur 4. Plan voor voetpaden en oversteekplaatsen voor voetgangers dat de Conseil central de Salubrité publique van Brussel in 1838 voorstelde in het Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, les trottoirs et accotements [sic], l'indication du nom des rues et le numérotage des maisons

Bron: privécollectie



¹¹ Conseil central de Salubrité Publique, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pavois publics*, [Brussel], 1846: 5.

¹⁰ Uittreksel uit de brief van de afdeling openbare werken aan de gemeenteraad van 12 maart 1840 (Stadsarchief Brussel, Openbare werken, 26157).

1.2.4. De modale en functionele segregatie: het gewone verkeer verzoenen met het wandelen

We zagen dat omstreeks de eeuwwisseling tussen 18^e en 19^e eeuw nieuwe ruimten die gewijd waren aan het wandelen een voortrekkersrol in het proces van de modale segregatie speelden, meer bepaald door de scheiding van lanen en ventwegen. Gedurende de tweede helft van de 19^e eeuw wordt recreatief wandelen nog populairder en komen er steeds meer speciale ruimten voor. Zo ontstaat geleidelijk een netwerk van aders en parken doorheen de stedelijke ruimte.

De inrichting van deze wandelruimten draagt opnieuw bij tot de vernieuwing van de stedelijke vormen voor het scheiden van de verkeersstromen, in het bijzonder voor de vaak moeilijke scheiding tussen gewoon en recreatief (het wandelen) verkeer. Deze twee types verkeer verschillen fundamenteel van elkaar, zowel qua aard (het eerste wordt vooral gezien als een verplichting, het tweede als vermaak), als qua doel (een bestemming bereiken vs. zich verplaatsen vanwege het plezier zich te verplaatsen), ritme (snel vs. langzaam), de verwachtingen op het vlak van inrichting (efficiëntie van de infrastructuur vs. kwaliteit van de openbare ruimte) en de logica die eraan ten grondslag ligt (logica van de stromen vs. logica van de plaatsen).

Ook bij gemengde ruimten kunnen gebruikskonflikten ontstaan. Een van de eerste spanningen dateert uit de Nederlandse periode. In 1821, wanneer de aanleg van de boulevards nog in zijn kinderschoenen staat, dient Antoine Barthélemy, lid van het Brusselse Regentschap, tijdens een discussie over het aantal bomenrijen voor de onderverdeling van de noordelijke boulevards één van de bewoners van replek die het idee verdedigde dat deze ruimte in de eerste plaats was bestemd voor het recreatief wandelen door te schrijven dat *"de lanen slechts voorlopige promenades zijn in afwachting dat ze straten worden"* (Barthélemy, 1821: 11-12).

Op de eerste wandelplekken van de 18^e eeuw (Groendreef, Warandepark) was het gewone verkeer sterk gelimiteerd of zelfs verboden. Ze waren namelijk hoofdzakelijk of zelfs exclusief voorbehouden voor deze vrijetijdsbesteding. In de 19^e eeuw tracht de overheid bij de aanleg van sommige verkeersaders het gewone verkeer te verzoenen met het recreatief wandelen door ze echter fysiek van elkaar te scheiden. De reeds aanwezige modale segregatie (rijtuigen, ruiters en voetgangers) gaat gepaard met een functionele segregatie (gewoon verkeer en wandelen) waardoor de openbare ruimte nog complexer en gefragmenteerder wordt. Net als in de 18^e eeuw nemen ze hun toevlucht tot plantsoenen om de scheiding (laan, ventweg) te bewerkstelligen. Het is dus op de aangeplante verkeersaders (boulevards en lanen genoemd) dat deze formules worden geïntroduceerd. Deze inrichtingen ontwikkelen zich voornamelijk in de jaren 1850-1870, in het bijzonder tijdens de heraanleg van de buitenste boulevards en de inrichting van de Louizalaan die naar de wandelweg van Ter Kamerenbos leidt.

In het geval van de buitenste boulevards zagen we net dat de vraag omtrent deze verzoening vanaf de werkfase wordt gesteld. In de jaren 1850 stelt ze zich opnieuw voor het noordelijke en oostelijke gedeelte van de boulevards, dat wil zeggen het gedeelte dat voorbij verschillende wandelruimten en prestigieuze wijken komt: de Groendreef, de Kruidtuin, de Leopoldwijk die in aanbouw is (met het toekomstige Leopoldpark), de Koningswijk (met het Warandepark) en het begin van de Louizalaan (toen nog in projectfase). Kortom, dit gedeelte van de boulevards is een belangrijk centrum voor de recreatieve wandelaar die vooral geschikt is voor rijtoertjes. In de

jaren 1850 steekt het debat over hun herinrichting meermaals de kop op in de gemeenteraad. De discussie heeft voornamelijk betrekking op de bekleding van de centrale laan die, oorspronkelijk met kasseiverharding, kan worden gemacadamiseerd. Deze nieuwe techniek om wegen te verharden biedt de rijtuigen namelijk een beter comfort. Ook de straatverlichting komt meermaals aan bod om het comfort van de avondwandelingen nog te verbeteren.

Tijdens de gemeenteraad van 7 oktober 1850 brengt de discussie over de herinrichtingsprojecten de spanning aan het licht tussen de twee verkeerstypes, het "rollende" verkeer van wagens en karren en het "wandelen" van de spannen:

"Sinds vorig jaar proberen wij uw aandacht te vestigen op de staat van de boulevards en de middelen om ze te verfraaien. Brussel heeft nauwelijks één promenade voor voertuigen, de Groendreef. Bovendien is deze zes maanden op twaalf gesloten, om van de regendagen nog te zwijgen. De boulevards zijn dan wel aantrekkelijk voor voetgangers, maar niet voor voertuigen. Hun twee evenwijdige rijwegen, beide verhard met gewone zandsteen, lijken eerder bestemd voor het rijden dan voor het wandelen. Het zou niet moeilijk zijn er rijtuigen aan te trekken. Aan de weg langs de huizen zou niets moeten veranderen; deze zou blijven zoals hij is, een straat; de afmetingen zouden volstaan voor het gewone verkeer van rijtuigen en karren. De middelste laan, voortaan uitsluitend voor het wandelen voorbehouden, zou worden bestraat volgens de methode waaraan een Engelse ingenieur zijn naam heeft gegeven. Het lawaai en de schokken, twee ongemakken die het gebruik van de boulevards momenteel onaangenaam maken, zouden verdwenen zijn; de boorden in gehouwen steen, af en toe onderbroken door lantaarns en sproeipalen zouden zich langs de ventwegen uitstrekken. Zo zou Brussel worden verrijkt met een gezondere promenade dan de Groendreef" (Gemeentebld van de Stad Brussel, 7 oktober 1850: 269).

Vijf jaar later, een jaar na een macadamiseringstest, zijn de argumenten voor de specialisatie van de wegvakken nog meer uitgesproken:

"Toen we de boulevards hebben aangelegd, hebben we een laan voorbehouden voor voetgangers en een andere voor ruiters. Maar wat hebben we gedaan voor de voertuigen? Voor hen hebben we ons beperkt tot de aanleg van eenvoudige rijwegen. Een ritje met het rijtuig over een rijweg met kasseiverharding, hoe goed of geperfectioneerd het plaveisel ook, biedt echter niet veel charme. Het is altijd beter rijden op grind of macadam: daarop worden we tenminste niet door elkaar geschud. Macadam zou hier geen enkel van de nadelen hebben die het in de straten van een stad of op sommige promenades vertoont zoals de boulevards van Parijs die in werkelijkheid nauwelijks anders zijn dan straten, wegen. Het gebruik van die macadamwegen kent tal van ongemakken en hun onderhoud is duur omdat iedereen ze gebruikt. Iedereen rijdt erover, vrachtrijders én ruiters, karren én luxurijsrijtuigen. Onze boulevards daarentegen hebben twee rijwegen, ze hebben er zelfs drie als we de omloop meetellen: door een van de drie, de middelste, te macadamiseren zouden we deze exclusief voorbehouden voor wandelaars en rijtuigen terwijl we de andere twee voor het vervoer, het gewone verkeer zouden voorbehouden". (Gemeentebld van de Stad Brussel, 1 oktober 1855: 171).

Aangezien het resultaat bevredigend wordt bevonden, komt in 1858 het plan om de macadamisering nog uit te breiden tot aan de Groendreef in het noorden en de vertakking van de Louizalaan in het oosten. Zo ontstaat een heus netwerk om koetstochtjes te maken (Gemeentebld van de Stad Brussel, 4 oktober 1858: 184).

De macadamisering van de centrale laan van de boulevards creëert dus een verschil in bestrating naargelang het type verkeer aangezien de rijweg langs de gebouwen die voor het gewone verkeer bestemd is, met kasseien verhard blijft. Deze inrichting wordt in 1851 (in afwachting van de herinrichting) en in 1858 (na de herinrichting) aangevuld met een specifieke reglementering voor dit gedeelte van de boulevards waarin het verkeer van vrachtovertuigen op de centrale laan verboden is. Het reglement van 1858 bepaalt:

"Het is verboden wagentjes, karren en over het algemeen alle voertuigen zonder ophanging of bestemd om lasten te vervoeren te laten rijden over de middelste laan en de beplante lanen van de boulevard, vanaf de Louzapoort tot de Schaarbeeksepoort, evenals er handkarren te besturen, erover te lopen met draagstoelen of grote vrachten, zoals ladders, planken, draagbaren, vaten enz. [...] Voornoemde voertuigen, karren en vrachten dienen gebruik te maken van de weg met kassei-verharding langs de huizen" (Reglement van 30 oktober 1858, art. 1).

Om voertuigen en karren toch toe te laten de stad binnen en buiten te rijden, worden de zones van de middelste laan die zich voor de verschillende poorten bevinden, niet aan dit verbod onderworpen. Op dit gedeelte van de boulevards zijn de ingangen de enige plaatsen waar het gewone verkeer de recreatieve rijtuigen kruist.

Deze inrichting van wegen met verschillende bekledingen die het gewone en recreatieve verkeer van elkaar scheiden, kent haar hoogtepunt in de jaren 1860 met de aanleg van de Louizalaan, de prestigieuze verkeersader die de Vijfhoek met Ter Kamerenbos verbindt. Vanaf de planningsfase tracht de overheid de functies van het gewone en het recreatieve verkeer te verzoenen. In 1849 stoot een project dat niet aan deze vereiste voldoet op hevige kritiek:

"In plaats van tegelijkertijd een weg en een promenade te zijn, is het niet meer dan een weg, een rijweg. In plaats van zelf het doel van een promenade te vervullen, vormt hij niet meer dan een invalsweg" (Gemeentebld van de Stad Brussel, 5 mei 1849: 319).

Uiteindelijk zal de Louizalaan, die in de jaren 1860 wordt aangelegd, beide vereisten combineren. Door gebruik te maken van verschillende scheidingsprocedures (plantsoenen, boorden, palen), verschillende bekledingen (macadam, grind, steenslag, kasseien) en specifieke breedtes (1 x 15 meter, 2 x 11 meter, 2 x 6 meter, 2 x 3 meter) wordt het wegpoppervlak onderverdeeld in verschillende stroken die elk voor een specifieke vervoerswijze bestemd zijn: van de zijdelingse toegangswegen voor de vrachtovertuigen en de toegang van bewoners, omzoomd door voetpaden, tot de centrale laan voor de recreatieve rijtuigen, via de ventweg voor voetgangers en de ventweg voor ruiters (Duquenne, 2007).

Naar de ingang van Ter Kamerenbos toe, draait het laatste stuk van de Louizalaan (750 meter, van de rotonde tot de ingang van Ter Kamerenbos) de schikking om, ten gunste van de voetgangers die hier in het midden van de verkeersader stappen waar een middenberm is aangelegd (29 meter), verfraaid met bloemperken en beelden, omzoomd door brede

voetpaden-wandelingen (6 meter tegenover 3 meter op het vorige stuk) en twee zijwegen geflankeerd door smallere voetpaden. Er is dus geen onderscheid meer tussen de twee types aangespannen verkeer (gewoon en recreatief). Ter Kamerenbos zelf is oorspronkelijk uitsluitend bestemd voor recreatief verkeer. Hiertoe wordt als formule van modale scheiding gebruik gemaakt van een slim netwerk van bochtige en onafhankelijke wegen van drie types: voetpaden, ruiterspaden en rijwegen. We merken op dat de rijweg, zoals elders in de stedelijke ruimte, een gedeelde ruimte blijft terwijl de voet- en ruiterspaden uitsluitend voor deze gebruikers voorbehouden zijn. Voetgangers en ruiters mogen de rijweg gebruiken of oversteken waar ze willen. Wanneer de rijweg in de 20^e eeuw uitsluitend wordt voorbehouden voor de automobiel (transitverkeer en dus niet recreatief) en slechts enkele doorgangen voor voetgangers worden ingericht, wordt het voetgangersparcours door het bos soms onderbroken en kunnen wandelaars de weg niet langer oversteken om de weg die voor hen is voorbehouden verder te zetten.

1.2.5. De problemen om de segregatiemiddelen aan te passen aan de evolutie van de vervoermiddelen: de eerste trams

Hoewel de slimme inrichting van de modale segregatie op de Louizalaan toelaat de verschillende verplaatsingsmethoden te verzoenen die op het moment van deze inrichting bestaan, vertoont ze ook een zekere rigiditeit die de aanpassing aan de evolutie van de mobiliteitsgewoonten bemoeilijkt. Elke verandering in deze gewoonten kan de efficiëntie van de openbare weg aantasten en de inrichting nodig maken van nieuwe verkeerscorridors, niet gespaard van praktische problemen aangezien het wegpoppervlak niet uitbreidbaar is. De oorspronkelijke indeling wordt dan ernstig verstoord. Voor de Louizalaan en zelfs Ter Kamerenbos doemt het probleem nauwelijks enkele jaren na het begin van de werken op wanneer het fietsen zich ontwikkelt en de eerste trams worden geïntroduceerd. In het bos konden de ontwerpers van het netwerk van gedifferentieerde promenades niet vermoeden dat het fietsen als vrijetijdsbesteding in het laatste derde van de 19^e eeuw zo'n hoge vlucht zou nemen. Het gebrek aan fietspaden doet de samenhang van het plan dat op het segregatieve systeem gebaseerd is, teniet. Op de Louizalaan komt de invoering van de tram (of Amerikaanse spoorweg, ook wel omnibus op sporen genoemd) het evenwicht op de weg verstoren. De aanleg van de tramsporen wordt gepland vanaf 1864 en uitgevoerd in 1869 om de eerste tramlijn in Brussel in te wijden die de Naamsepoort via de Louizalaan met Ter Kamerenbos verbindt. Over de aanleg van de tramsporen woeden heel wat discussies. Welk stuk weg moeten we opofferen om deze nieuwe inrichting aan te leggen? In tegenstelling tot vandaag komen de sporen op de centrale rijweg (op het linkse gedeelte komende van de Naamsepoort). In het begin betreft het een enkel spoor met uitwijksporen (1869). Later wordt het een dubbel spoor (1873). Voortaan moeten rijtuigen en trams de rijweg delen.

De ontwikkeling van de trams in het laatste derde van de 19^e eeuw zal het evenwicht in de wegruimte en het gebruik van de talloze Brusselse verkeersaders verstoren die, hoewel ze recent waren, niet op sporen voorzien waren. We herinneren er echter aan dat de afwezigheid van geparkeerde auto's in die tijd voor een vrij brede rijweg zorgt. Vandaar dat de trams over verkeersaders konden rijden die ons vandaag vrij smal lijken gezien de twee parkeerstroken.

Figuur 5. Het eerste deel van de Louizalaan: centrale laan met 15 meter brede macadamweg voor riji tuigen, foto van omstreeks 1894

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



Figuur 6. Het eerste deel van de Louizalaan: 11 meter brede ventweg bedekt met grind voor voetgangers, foto van omstreeks 1910

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



Figuur 7. Het eerste deel van de Louizalaan: 11 meter brede ventweg bedekt met steenslag voor ruiters, foto van omstreeks 1910

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



Figuur 8. Het eerste deel van de Louizalaan: 6 meter brede zijweg met kasseiverharding (één aan elke kant) voor plaatselijk verkeer en vrachtovertuigen, omzoomd door 3 meter brede voetpaden voor de bewoners, foto van omstreeks 1920

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



De eerste Brusselse verkeersaders waar van bij het begin tramsporen werden gepland, zijn de centrale lanen. Ze zijn voldoende breed om de rijweg onder te verdelen met een dubbele spoorlijn in het midden en een verkeersweg aan weerszijden van de sporen voor de andere voertuigen. Deze weg is omzoomd met brede wandelpaden-wandelgangen die uitnodigen tot windowshoppen.

De eerste jaren na de invoering van de tram is het gebruik ervan gewoonlijk gelinkt aan het wandelen. De eerste tramlijn op de Louizalaan is een gemak dat toegang verschaft tot een prestigieuze promenade. Net als voor de riji tuigen lijkt de rit over de laan op zich wel een wandeling. Andere lijnen hebben minstens gedeeltelijk dezelfde recreatieve functie. Zo bevelen de beroemde Baedeker-gidsen de toeristen aan om deels per tram een wandeling over de buitenboulevards te maken om een eerste overzicht van de stad te ontwaren:

"Wat is er beter dan enkele vrije uren te gebruiken om rond de stad te wandelen over de boulevards. Te voet heeft men daar 1,5 tot 2 uur voor nodig, maar vele verkiezen de ronde per tram te doen, tenminste in de zuidelijke en westelijke wijken" (Baedeker, 1885: 44).

De aanwezigheid van trams neemt echter toe, gezien het succes van dit nieuwe vervoermiddel, tot ze volgens sommige tijdgenoten het flaneren gaan hinderen. Zo schrijft James Vandrunen, auteur en erkend ingenieur aan de Universiteit van Brussel, in een bundel over het stadsleven getiteld *Le Trottoir* (Vandrunen, 1889: 60): "We gaan niet meer flaneren in onze straten, we haasten ons en de tram is heer en meester". We kunnen de getuigenis van Vandrunen plaatsen in een meer algemene context van de achteruitgang van wat we de stedelijke sfeer kunnen noemen omstreeks de eeuwwisseling van de 19^e naar de 20^e eeuw. Deze achteruitgang wordt veroorzaakt door de intensifiëring van alle verkeersstromen die meer en meer hinder voortbrengt: snelheid, stof, lawaai van de trams op de sporen en de wielen op de kasseien, het vele gerinkel en geroep om de voetgangers te waarschuwen enz.

Figuur 9. Het tweede deel van de Louizalaan met, in het midden van de weg, een brede middenberm (29 meter) omzoomd door brede wandelpaden (6 meter tegenover 3 meter in het vorige deel) en twee zijwegen langs de voetpaden, foto van omstreeks 1910

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



Figuur 10. Het tweede deel van de Louizalaan: de ingang van Ter Kamerenbos die een plein van bijna een halve cirkel vormt dat de voetgangers vrij oversteken om van de Louizalaan naar het bos te gaan, foto van omstreeks 1910

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



Figuur 11. De komst van de tram wijzigt het evenwicht van de originele opdeling van de Louizalaan. De sporen komen op de centrale laan, foto van omstreeks 1910

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



1.3. Kentering: de toewijding van de gescheiden ruimte (1936)

Op 17 januari 1936 wordt een koninklijk besluit uitgevaardigd tot reglementering van het voetgangersverkeer (*Pasinomie*, 6^e série, t. III, Bruxelles, Emile Bruylant, 1936: 39-40). Voortaan is het hen verboden zich over de rijweg te verplaatsen. Deze maatregel betekent de juridische kentering in het regime van de strikte scheiding van de verkeersstromen en de bevestiging van de ruimtelijke segregatie.

1.3.1. De opkomst van de automobiel

Het aantal automobielen, dat aan het begin van de 20^e eeuw nog zeer beperkt is, neemt in het interbellum fors toe. De automobiel vervangt geleidelijk het paardenrijtuig en doet het openbaar vervoer, met name de tram en de spoorwegen, concurrentie aan.

Door de verhoging van de snelheid en de invoering van het langparkeren op de openbare weg (daar komen we verder nog op terug) maakt de vermenigvuldiging van de auto's het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte nog complexer. Het parkeren beperkt de ruimte voor het verkeer en de snelheid brengt nieuwe gevaren en praktische problemen met zich mee, temeer omdat auto's gedurende het eerste derde van de 20^e eeuw nog naast de paardenrijtuigen, hondenkarren, ruiters, trams enz. bestaan. We merken dat het stappen geleidelijk heeft afgedaan als voornaamste vervoerswijze. In deze context nemen de wrijvingen tussen de gebruikers toe, wat een reeds gespannen situatie nog verergert. De snelheid en het gevaar versnellen de segregatiebeweging. De activiteiten worden teruggedrongen naar buiten de openbare weg, inclusief het recreatieve wandelen. Dat wordt voortaan alleen nog in de parken of buiten de steden beoefend. Dit brengt een evolutie teweeg van de reglementering en ook een aanpassing van de openbare weg. Een van de eerste verkeerswegen die van bij het begin voor het autoverkeer werd ontworpen was de Natiënlaan (de huidige Franklin D. Rooseveltlaan) die in de jaren 1920 werd aangelegd.

Figuur 12. Natiënlaan (huidige F.D. Rooseveltlaan) in 1938

Bron: *Bâtir*, 1938, 63, p. 70. – Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling



De Natiënlaan (F.D. Rooseveltlaan), aangelegd in de jaren 1920, is een van de eerste Brusselse verkeersaders die voor het autoverkeer werd ontworpen. Deze lange verkeersader (ongeveer 2.650 meter) biedt automobilisten twee dubbele rijstroken in elke richting met een groene middenberm.

Er zien verscheidene verenigingen het daglicht die de rechten van de weggebruikers verdedigen zoals Touring Club (opgericht in 1895) en de Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre (opgericht in 1934). De eerste neemt het overwegend op voor de automobilisten, de tweede voor de voetgangers. De spanningen tussen voetgangers en automobilisten zijn vooral in het interbellum groter geworden, getuige de talloze publicaties van deze instellingen. In 1923 ligt Touring Club aan de grondslag van de eerste educatieve brochure voor voetgangers, de *Code du piéton*, die tot doel heeft de aanwezigheid van voetgangers op de rijweg tot een minimum te beperken en de modale segregatie dus strikter toe te passen (Delvin, 1923). Volgens Touring Club worden ongevallen te vaak toegeschreven aan automobilisten en fietsers terwijl "een groot deel ervan wordt veroorzaakt door de onbezorgdheid en onwetendheid van de voetgangers". Daarbij hekelt ze "mensen die zogezegd door alles heen willen stappen en beweren hun slechte gewoonten niet te veranderen" (p. 5). Volgens deze brochure moeten voetgangers zich vrijwel alleen over de voetpaden verplaatsen waarop dezelfde regels van toepassing zouden zijn als voor de voertuigen op de rijweg: de voetgangers moeten aan de rechterkant van het voetpad blijven en links inhalen, niet te snel (wat gedrang zou veroorzaken) en niet te langzaam (wat voor een opstopping zou zorgen). Deze opvatting stelt de multifunctionaliteit van de voetpaden nog meer in vraag, een proces dat de vorige decennia reeds was begonnen. Voor het oversteken van de rijweg door voetgangers worden tal van aanbevelingen geformuleerd. Deze worden geïllustreerd met schema's die de plekken aanduiden waar het oversteken, steeds met een rechte hoek (diagonaal oversteken zou verboden worden), het minst gevaarlijk is. Bovendien wordt voetgangers aangeraden steeds minstens 5 meter afstand te bewaren tussen zichzelf en elk voertuig, ook al staat dit laatste stil. De regels die de *Code du piéton* voorstelt, zijn bedacht voor een modelvoetganger: een gezonde man in de fleur van zijn leven. De auteur van de publicatie geeft toe dat dronken personen, gehandicapten, bejaarden, vrouwen in smalle jurken of met "fantasieschoenen" aan en kinderen bijzonder gevaar lopen. Deze categorieën van voetgangers vormen uiteraard een probleem voor de voorvechters van "alles voor het verkeer". Er worden enkele voorstellen voor hen geformuleerd, zoals de invoering van een "begeleidersdienst" voor de gevaarlijkste trajecten, een dienst waarvoor de voetgangers zouden betalen naargelang de afgelegde afstand. Voor kinderen stelt de *Code* voor een cursus voetgangersverkeer in te voeren omdat "alle leerlingen van onze scholen reeds voetgangers zijn in afwachting dat ze misschien fietsers, bestuurders of voermannen worden" (p. 28). Ouders moeten ongevallen van hun jonge kinderen voorkomen, op straffe van "misdadige nalatigheid". De auteur raadt hen aan hun kinderen niet bloot te stellen aan de "gevaaren van de straat" en hen eerder een plekje voor te behouden in de tuin of op het binnenplein. Bovendien leidt de voorstelling van de openbare ruimte als een gevaar de auteur ertoe heuse speelpleinen voor te stellen, buiten de straat "beschermd tegen de gevaren van het rijdende verkeer". Na het afschaffen van niet-verkeersgebonden activiteiten zijn het bijna categorieën van individuen die, hoewel het hen niet verboden is zich in het verkeer te begeven, *de facto* in hun bewegingsvrijheid worden beperkt.

De Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre verdedigt op haar beurt het standpunt van de voetgangers. Ze bekritiseert de voorzichtigheid die van de voetgangers wordt geëist en benadrukt dat deze moeilijk aan kinderen kan worden opgelegd; "Kan men van een kind te allen tijde een aandacht verwachten die niet eigen is aan zijn leeftijd?" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935: 12). Ze voegt eraan toe dat het in bescheiden huizen moeilijk is om te beletten dat kinderen de openbare ruimte opzoeken om zich te ontspannen. De Ligue stelt de nood aan regels voor

Figuur 13. Coverpagina van het werk van Dominique Delvin, *Le Code du piéton. Remèdes pratiques contre les Accidents de roulage*, Mons, Léon Dequesne, 1923 (Koninklijke Bibliotheek van België). Deze *Code du piéton*, een initiatief van Touring Club, wil de aanwezigheid van voetgangers op de rijweg vermijden en dus een striktere modale segregatie toepassen.



voetgangers echter niet in vraag: "We moeten ervoor zorgen dat ze zich niet onvoorzichtig op de weg wagen en dat ze zich aan bepaalde verkeersregels houden die de nieuwe omstandigheden met zich brengen" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935: 12). Ze eist voetpaden zonder obstakels en kortere en veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers. Daarmee stemt ze in met de opvatting die alleen rekening houdt met de verkeersfunctie. Maar het is vooral de snelheid die zij aan de kaak stelt, meer bepaald met haar leuze: "Veiligheid gaat voor: het menselijke leven gaat voor op snelheid!". De leden van de Ligue roepen op tot een drastische matiging van de snelheid. Daarmee trekken ze in het duel tussen spoor en weg dat oproer veroorzaakt in de wereld van het vervoer, de kaart van het spoor. De weg kan volgens hen namelijk een plek blijven die in de eerste plaats is voorbehouden aan het langzame verkeer, terwijl de spoorwegen, op aparte sporen, snel verkeer kunnen bieden. Met cijfers ter ondersteuning klaagt de liga ook de ruimte aan die auto's innemen in de openbare ruimte. De weg kan volgens haar een gedeelde ruimte zijn omdat hij het "spoor van iedereen is":

"De weg is het spoor van iedereen, open – of dat zou toch moeten – voor voetgangers, fietsers, langzame koetsiers, voor al wie zonder benzinemotor reist én voor autobestuurders en motorrijders. [...] We voegen eraan toe dat de weg het domein is van iedereen en dat niet iedereen zich van een automobiel bedient. Het verplaatsingsgemak van voetgangers en, in het algemeen: iedereen die geen "bestuurder" is, verdient evenveel respect als dat van het snelle verkeer" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935: 3-4).

In haar publicatie van november 1935 dringt de Ligue aan op "het extreme gevaar en de ongemakken voor voetgangers van de huidige verkeersomstandigheden" en de "dringende nood om het voetgangersverkeer te vredeiligen als we dit niet helemaal willen opofferen" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935: 19). Enkele weken later legt een nieuwe wetgeving de modale segregatie op en verbant de voetganger naar het voetpad.

1.3.2. De voetganger onderworpen aan de verkeersregels: van rechtspraak tot nieuwe wetgeving

Het eerste derde van de 20^e eeuw wordt doorkruist door een controverse over de vraag of de voetganger aan de verkeersregels moet worden onderworpen. Juridisch kan de voetganger niet strafrechtelijk worden vervolgd aangezien de reglementen, zoals de organieke wet van 1899, alleen van toepassing zijn op voertuigen. Bij gebrek aan een wetgevend kader voor voetgangers, aarzelt de rechtspraak. Over een ongeval aan de Naamsepoort tussen een voetganger en een automobiel, preciseert de Rechtbank van Brussel op 6 januari 1914:

"Het gebruik van de openbare wegen behoort toe aan alle burgers; het is niet te veel te eisen of te willen dat wie zich anders verplaatst dan met de auto dat vrij, vreedzaam en zonder gevaar kan doen, door de gewone regels van voorzichtigheid en oplettendheid na te leven. De snelheid van de automobilisten in de stedelijke agglomeraties moet in elk geval gematigd zijn, aandachtig en aangepast aan de specifieke weersomstandigheden en de plaatselijke situatie" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t. 3: 780).

Tal van vonnissen van de hoven en rechtbanken getuigen echter van een zekere verharding ten opzichte van voetgangers. De voetganger wordt almaar vaker, minstens gedeeltelijk, verantwoordelijk geacht voor ongevallen omdat hij risico's neemt door gebruik te maken van de rijweg. De rechtspraak bepaalt steeds vaker dat voetgangers zich slechts met uiterste voorzichtigheid op de rijweg mogen begeven en alleen mogen oversteken via de kortste weg, namelijk loodrecht op de rijweg. In 1908 wordt gepreciseerd: "Het is eenieder toegelaten de weg in plaats van het voetpad te gebruiken, maar de voetganger oefent dit recht op eigen risico uit" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.3: 778-779). In 1909 stelt een ander gerechtelijke besluit dat "de voetganger in de straten van Brussel gehouden is voortdurend te waken over zijn eigen veiligheid, vooral wanneer hij de rijweg volgt of oversteekt. Hij is onvoorzichtig en verantwoordelijk voor het ongeval waarvan hij het slachtoffer is wanneer hij een straat oversteekt zonder te luisteren naar het getoeter van de bestuurder van een automobiel of het roepen van voorbijgangers die hem verwittigen van het gevaar dat hij loopt" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.3: 778-779). Zelfs op het voetpad moet de voetganger waakzaam blijven, meer bepaald vanwege de uitritten van garages waaruit voertuigen kunnen opduiken. Bij dit soort ongeval heeft de rechtspraak de neiging minstens een deel van de verantwoordelijkheid aan de voetganger toe te schrijven. Over een ongeval dat in 1934 plaatsvond in Anderlecht, wordt als volgt geoordeeld: "Wanneer een voetganger op het voetpad wordt overreden door een automobiel die uit een garage komt, en uit de elementen van de zaak blijkt dat het voertuig, dat met de arm werd geduwd, langzaam reed, het slachtoffer in dezelfde straat woonde, vlakbij de garage, zelfs indien in hoofde van de voetganger geen enkele afleiding wordt vastgesteld, een deel van de

verantwoordelijkheid die aan een derde kan worden toegeschreven, hem te laste dient te worden gehouden [...]" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.4: 390).

De opkomst van de automobiel zet de overheid ertoe aan de verkeersregels te herzien door ze specifiek aan dit vervoermiddel aan te passen. Zo herzielt het koninklijk besluit van 1 februari 1934 ten gronde de wet van 1 augustus 1899 en het koninklijk besluit van 4 augustus 1899 die voor het eerst een verkeersbeleid op nationaal niveau regelden, maar die, hoewel ze reeds melding maakten van automobielen, de wetgeving niet in functie daarvan hadden opgevat. Het besluit van 1934 is veel uitgebreider (31 artikelen in 1899 tegenover 154 artikelen in 1934) en houdt meer bepaald rekening met de internationale conventies van 1926 en 1931 over het autoverkeer en de wegsignalisatie, die we in de context moeten plaatsen van de opkomst van de "traffic engineering" gedurende het interbellum (Lannoy, 1999). Wat het delen van de openbare ruimte betreft, zijn artikelen over snelheid, parkeren en de voetganger het talrijkst.

Tussen 1899 en 1934 legt de automobiel geleidelijk zijn snelheid aan de stedelijke ruimte op. De wetgeving gaat dan ook van een snelheidslimiet van 10 km/uur naar het begrip "de snelheid onder controle houden" vergezeld van een niet veralgemeende beperking tot 65 km/uur. In 1934 worden gebruikers met een normale maximumsnelheid van minder dan 20 km/uur, reeds het dubbele van de beperking van 1899, samengebracht onder de categorie "langzame gebruikers". Deze versnelling van het autoverkeer en zijn bestaan naast het langzame verkeer zetten de overheid ertoe aan de vervoerswijzen almaar strikter te scheiden naargelang hun snelheid.

Deze nieuwe eis tot versnelling vanwege de automobilisten zal de voetgangers bijna definitief naar de voetpaden verbannen. In 1899 moeten voetgangers aan de kant gaan om voertuigen door te laten, maar mogen ze zich over de rijweg verplaatsen. Artikel 22 (2-4) gaat verder: voetgangers mogen de rijweg alleen gebruiken indien de voetpaden of andere bermen onbruikbaar of opgestopt zijn. Daarnaast is het innovatief omdat het voor de eerste maal het oversteken van voetgangers reglementeert: dit moet "voorzichtig en snel" plaatsvinden. De rechtspraak aarzelt echter want het besluit van 1934 is niet duidelijk op voetgangers van toepassing. Op 17 januari 1936 wordt een nieuw besluit uitgevaardigd. Het betreft aanvullingen (8 artikelen) op het besluit van 1934 met voornamelijk bepalingen over voetgangers. Deze worden voor het eerst onderworpen aan een strikt reglementair kader dat hen verbiedt zich over de rijweg te verplaatsen en hun oversteken beperkt. Een voetganger die zich over de rijweg verplaatst is niet alleen onvoorzichtig, hij is in overtreding. Voetgangers mogen de rijweg alleen nog "loodrecht op zijn as" oversteken en "na zich ervan te hebben vergewist dat ze het verkeer van de andere gebruikers niet kunnen hinderen" (art. 3/3), zonder halt te houden en, zo mogelijk, door gebruik te maken van de oversteekplaatsen voor voetgangers (art. 3/5). Deze nieuwe wetgeving introduceert een strikte scheiding van voetgangers en wagens. Op het vlak van stedelijke inrichting leidt dit tot de veralgemening van de voetpaden (die, van occasioneel toevluchtsoord uitgroeien tot permanente voetgangersruimte), maar ook tot de vermenigvuldiging van de door spijkers aangegeven oversteekplaatsen (de eerste moderne door spijkers aangegeven oversteekplaats wordt in 1930 in Brussel geïnstalleerd, later worden ze vervangen door zebrapaden), verkeerslichten om het verkeer aan de kruispunten af te wisselen (eerste verkeerslicht in Brussel in 1926) en vluchtheuvels voor voetgangers in het midden van de rijweg op de grotere verkeersaders (als veilige tussenstop zodat voetgangers in twee keer kunnen oversteken) en aan de haltes van het openbaar vervoer.

Tabel 2. Vergelijkende tabel van de koninklijke besluiten van 4 augustus 1899 en 1 februari 1934 met de bepalingen voor snelheid, parkeren en voetgangers

(vrij vertaald - uitgezonderd punt 2 van 1899)

	1899	1934
Snelheid	<ul style="list-style-type: none"> - Verbod op "snelheidswedstrijden" (art. 14). - "Het is verboden voertuigen en dieren met een snelheid te doen rijden welke het verkeer in gevaar kan brengen. In de agglomeraties, in bochten én op kruispunten zullen zij steeds een gematigde snelheid hebben. In de menigte zullen zij vaart minderen en de rij volgen [...]" (art. 15). - "De snelheid van automobielen en motorfietsen mag in het open veld nooit meer bedragen dan 30 kilometer per uur en tijdens de doortocht door de agglomeraties niet meer dan 10 kilometer per uur" (art. 16). 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbod op "snelheidswedstrijden" (art. 43). - Vorming van een categorie "langzame gebruikers" waartoe "de gebruikers behoren met een normale maximumsnelheid van minder dan 20 kilometer per uur" (art. 3/15). - "Het is verboden voertuigen of dieren te besturen, uit te nodigen om of te helpen bij rijden tegen een snelheid of op een wijze die het publiek in gevaar kan brengen of het verkeer kan hinderen" (art. 41). - "Elke bestuurder van een voertuig moet zijn snelheid constant meester blijven en aanpassen om voldoende vrije ruimte voor zich te hebben om het voertuig tot stilstand te kunnen brengen voor een obstakel" (art. 42). - Precieze snelheidsbeperkingen (van 65 km/u. tot 5 km/u. en "stapvoets") <i>alleen</i> voor bepaalde types voertuigen naargelang het gewicht, de lengte en de technische eigenschappen (art. 44-49). - "In de agglomeraties is het verboden aangespannen of bereden dieren te laten galopperen, tenzij deze laatste gebruik maken van de lanen die speciaal aan hen zijn voorbehouden (art. 48).
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - "Het is verboden, uitgezonderd voor toegelaten uitzonderingen, een al dan niet aangespannen voertuig behalve de vélocipède te parkeren op de openbare weg, uitgezonderd om te lossen en te laden of in geval van noodzaak en niet langer dan strikt noodzakelijk" (art. 6). 	<ul style="list-style-type: none"> - Onderscheid tussen stilstaande (stilstaand met aanwezigheid van de bestuurder) en geparkeerde (achtergelaten) voertuigen (art. 3/11-12). - "Geparkeerde of stilstaande voertuigen moeten halthouden in de rijrichting, tenzij op speciaal voor deze doeleinden bestemde plaatsen en tenzij in straten waar parkeren en stilstaan speciaal gereguleerd zijn of slechts aan één kant van de rijweg mogelijk zijn. Deze voertuigen worden vlak bij de berm of de rand van het voetpad geparkeerd, tenzij bijzondere lokale bepalingen van kracht zijn" (art. 63). Daarna volgt een inventaris van plekken waar stilstaan en parkeren verboden zijn (bruggen, bochten enz.).
Voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - "Het stilstaan en het verkeer van voertuigen, ruiters en dieren zijn verboden op de voetpaden, de ventwegen en voetgangerswegen [...]" (art. 9). - "Voetgangers moeten aan de kant gaan om alle voertuigen, trek-, last- of rijdieren die ze tegenkomen of die hen inhalen door te laten. De bestuurders moeten van hun kant de voetgangers waarschuwen dat ze eraan komen, hetzij door middel van geluidsapparaten, hetzij met de stem (art. 20). 	<ul style="list-style-type: none"> - "Het is verboden de rijweg als speelplein te gebruiken of als piste om er voortgestuwde speeltuigen te laten rondrijden" (art. 12). - "[...] de voetpaden of verhoogde bermen zijn exclusief voorbehouden voor het verkeer van: <ul style="list-style-type: none"> 1° voetgangers; 2° rijwielen zonder motor die met de hand worden bestuurd; 3° kinder- of ziekenwagens; 4° invalidenwagens die met de hand of door een hond worden voortbewogen en de snelheid van een voetganger niet overschrijden" (art. 22/1). - "Ze mogen alleen de rijweg volgen indien de voetpaden, verhoogde bermen of fietspaden niet bruikbaar of opgestopt zijn. In dat geval moeten ze aan de kant gaan om de andere weggebruikers door te laten. Wegen die voor andere gebruikers bestemd zijn, steken ze voorzichtig en snel over" (art. 22/2-4). - "Het is bestuurders van voertuigen verboden zo te rijden dat het koetswerk of de lading over de voetpaden of verhoogde bermen komt" (art. 22/5). - "Wanneer ze een obstakel voorbijrijden waarvoor voetgangers moeten uitwijken op de rijweg, dienen de gebruikers naast dit obstakel minstens 1 meter vrije ruimte te laten of, indien dat onmogelijk is, er stapvoets voorbij te rijden" (art. 23). - Voorrang aan de trams: "De gebruikers [waaronder de voetgangers] dienen aan de kant te gaan en zo nodig halt te houden om voertuigen op sporen door te laten zodra ze van hun komst zijn verwittigd" (art. 26/2). - De bestuurders van voertuigen dienen hun waarschuwingssignaal te laten horen "bij het naderen van voetgangers indien de veiligheid van het verkeer dat vereist" (art. 92/2).

1.3.3. Parkeren op de weg: een nieuwe bezetting van de ruimte

De opkomst van de automobiel brengt ook een grondige verandering teweeg in het gebruik van de ruimte, voornamelijk door het parkeren van voertuigen. Terwijl parkeren op de openbare weg in het koninklijk besluit van 1899 nog strikt beperkt is (het moet uitzonderlijk en kort zijn), laat dat van 1934 dit voortaan toe en maakt een nieuw onderscheid tussen stilstaande voertuigen (met aanwezigheid van de bestuurder) en geparkeerde (achtergelaten) voertuigen. In tegenstelling tot de rijtuigen die worden getrokken door paarden en die men niet onbeheerd kan achterlaten, is het voortaan mogelijk een automobiel achter te laten. Geparkeerde voertuigen gaan de openbare ruimte steeds meer innemen: pleinen, ventwegen, straten worden minstens deels omgevormd tot parkeerplaatsen. Deze evolutie brengt een herverdeling van de ruimte teweeg en beïnvloedt grondig de gewoonten en het gebruik van de openbare ruimte maar ook van de opvattingen over het stedelijke landschap en de typologie van de stedelijke vormen. Deze inbeslagname van ruimte beperkt de activiteiten van niet-automobilisten nog meer, ze verandert de perceptie van de architectuur door het zicht te beperken (bijvoorbeeld door twee rijen stilstaande voertuigen aan weerszijden van een straat)¹² en dwingt er voor het eerst toe bij het ontwerp van pleinen en straten rekening te houden met de vereisten van het parkeren. De ruimte die de stilstaande en geparkeerde voertuigen in beslag nemen laat zich nog meer voelen aangezien heel wat straten van de oude wijken vaak niet voldoende geëvolueerd zijn op het vlak van ruimte **Figuur 14**. Rekening houden met het gebruik van de ruimte voor stilstaande en geparkeerde voertuigen heeft ook de inrichting van toekomstige stadsvormen sterk beïnvloed.

1.3.4. De kritieken van de voetgangersliga

De nieuwe wetgeving (koninklijke besluiten van 1934 en 1936) wordt uiteraard bekritiseerd door de voetgangersliga die haar ontevredenheid te kennen geeft aan de minister van openbare werken. Ze oordeelt dat "de hele wetgeving de autobestuurders en motorrijders alleen maar kon sterken in hun overtuiging dat de weg van hen is en ze zich er kunnen gedragen zonder rekening te houden met andere burgers" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1936: 4). In haar publicatie van 1937 roept ze op tot een "HERZIENING VAN HET TERREIN VAN DE OPENBARE WEGEN" omdat ze de verdeling van de openbare weg oneerlijk vindt want te voordelig voor de automobilisten ten nadele van de ruimte die voor voetgangers is voorbehouden. Ter compensatie eist ze vooral bredere en vrijgemaakte voetpaden:

"Ten slotte dienen de strenge beperkingen die voetgangers worden opgelegd, om eerlijk of gewoon toepasselijk te zijn, te worden VOORAFGEHAAN van een HERZIENING VAN HET TERREIN VAN DE OPENBARE WEGEN om de massa van de bevolking de nodige oppervlakte terug te geven om zich probleemloos en veilig te kunnen verplaatsen. Dat is verre van het geval. Ontelbare malen ontbreken de voetpaden of speciale bermen, of zijn ze te smal of in slechte staat. Men zet ze vol met palen en straatkiosken en bouwwerken verminderen de toegang. De besturen van grote steden, te beginnen met Brussel, houden in hun streven om de snelheid zoveel mogelijk te bevorderen zo weinig rekening met de noden en de rechten van de voetgangers

¹² We merken op dat de uitbreiding van de verkeersborden die het koninklijk besluit van 1934 oplegt, ook bijdraagt tot de inname van de openbare ruimte.

Figuur 14. Impact van het parkeren op de openbare ruimte. Schaarbeek, Henri Bergéstraat, 1912-1913/2014

Bron: Prentkaartenverzameling van Belfius Bank © ARB-GOB, Documentatiecentrum van Brussel Stedelijke Ontwikkeling en Céline Brandeleer, 2014



dat ze zelfs niet de moeite doen om de voetpaden te ontdoen van caféterrassen die ze gevaarlijk versperren. Ze laten de wagens parkeren op verkeersaders met voetpaden die zo al te smal zijn in plaats van deze oppervlakte te besteden om de voetpaden te vergroten. Een typisch geval op dit gebied, de Nieuwstraat in Brussel, is in heel België gekend" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937: 6).

De Liga klaagt ook het verlies aan van een essentiële functie van de openbare ruimte: de voetgangers ontspanning bieden. Op die manier geeft ze uitdrukking aan het besef dat de aard van de openbare ruimte is veranderd, niet zonder enige nostalgie en idealisering van het verleden. Deze openbare ruimte zou slechts voor het snelle nutsverkeer zijn ontworpen ten koste van het recreatieve wandelen en de gezelligheid. De passages zijn talrijk:

"Sinds het autoverkeer is de weg in werkelijkheid van een onontbeerlijke functie beroofd. Voor de massa was hij het instrument voor een rustige wandeling" [...] "De voetganger wordt van de wegen verjaagd en vindt er, wanneer hij zich er toch op waagt, ontspanning noch veiligheid" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937: 11) [...] "Alle plezier van zich te verplaatsen maakt plaats voor de angst voor een aanrijding" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937: 5); "Sinds de verergering van de snelheid op de weg is niet alleen de veiligheid in onbruik geraakt. Stilte, rust voor de geest, buiten ontspannen na het werk... het wordt allemaal moeilijker. Voortaan moeten we voortdurend opletten op onszelf en anderen en de dreiging van het ongeval ondergaan" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et

documents, 1938: 4); "wij zijn van mening dat alle omstandigheden hem [de voetganger] in staat moeten stellen om zich op zijn gemak over de openbare weg te verplaatsen en er zelfs wat ontspanning te vinden, zonder voortdurend aandachtig te moeten zijn om het ergste te vermijden. Wij pleiten ervoor hem zoveel mogelijk alle mogelijkheden TERUG TE GEVEN om zich te ontspannen, zich gezond in de buitenlucht te begeven en met de natuur in contact te komen die het autoverkeer hem heeft afgenomen ten nadele van de gezondheid en de vooruitgang" Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937: 4).

De kritiek van de liga verhindert niet dat de nieuwe wetgeving in werking treedt. De rijweg is voortaan van de automobilisten die zich niet meer om de voetgangers moeten bekommeren, zoals een beslissing van de rechtspraak van 1938 bevestigt: "Een automobilist kan tegen een normale snelheid over een rijweg rijden zonder zich zorgen te moeten maken over een onverwachts opduikende voetganger die hem van ver kan zien aankomen" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.4: 556).

Kortom, de overgang van een stad waar de openbare ruimte wordt gedeeld naar een stedelijke ruimte die gebaseerd is op het paradigma van de modale segregatie is het resultaat van een lang proces dat begint bij de overgang tussen de 18^e en 19^e eeuw en dat, na een overgangs- en conflictperiode van bijna een eeuw, in 1936 leidt tot een juridische kentering die reglementair een einde maakt aan de gedeelde ruimte. De aanpassing van de stad aan deze nieuwe "benadering" vindt vooral plaats na de Tweede Wereldoorlog, met de gemotoriseerde stad (zie volgend hoofdstuk) en vooral tijdens de grote infrastructuurwerken aan de wegen voor de organisatie van Expo 58. Deze zal de oude verkeersaders-promenades (buitenste boulevards, Louizalaan) omvormen tot snelle wegen (Hubert, 2008).



2. Het delen van de openbare ruimte programmeren in een gemotoriseerde stad: de evolutie van de principes voor de inrichting van de openbare weg in Brussel na de Tweede Wereldoorlog

Pierre Lannoy¹³

In dit hoofdstuk gaan we na op welke manieren de vraag over de inrichting van de openbare ruimte, en dan vooral de wegen, in Brussel werd gesteld in de periode die zich uitstrekt van vlak na de oorlog tot vandaag. Het voornaamste kenmerk van deze periode is de verbreiding van de automobiel en zijn gebruiksmogelijkheden. De jaren 1950 luiden namelijk het begin in van het rijk van de auto dat de stedelijke ruimte en de verbeelding van de stad een heel andere vorm zal geven. Vanaf de jaren 1970 komt geleidelijk aan kritiek tegen deze suprematie van de auto in de stad. Deze zullen in de jaren 1990 leiden tot de omkering van de hiërarchie van de vervoerswijzen (met inbegrip van het voetgangersverkeer) in de documenten die betrekking hebben op de programmering van de Brusselse openbare ruimte.

Om deze evolutie van de gevoeligheden bij de inrichting van wegen in de tweede helft van de twintigste eeuw en het begin van de eenentwintigste nader te bekijken, gaan we in drie fasen te werk. De eerste zal ongetwijfeld contra-intuïtief lijken: we beginnen namelijk met niet de verschillen maar wel de gemeenschappelijke punten tussen de documenten uit deze periode aan te tonen. Wanneer men de inrichting van de openbare ruimte gaat programmeren, veronderstelt dit namelijk dat men vindt dat er een probleem is in haar huidige gebruik en dat dit probleem dient te worden aangepakt. Zo is de erkenning van het stadsverkeer als een openbaar probleem een constante gedurende de hele periode die we hier bestuderen. Het is op basis van deze vaststelling dat wij in een tweede fase de veranderingen kunnen identificeren die zich voordoen in de inhoud van de projecten voor de inrichting van de wegruimte: wij maken eruit op dat de automobiel geleidelijk zijn status als prioritaire referentie verliest bij het ontwerp van de transportinfrastructuur en het vervoersaanbod in Brussel. Ten slotte overlopen we de voornaamste factoren die ons in staat stellen deze evolutie uit te leggen, die veel meer is dan alleen een bewustwording van de hinderlijke eigenschappen van de automobiel.

De analyse die dit hoofdstuk biedt, berust op de vergelijkende studie van documenten die we als *programmatisch* kunnen bestempelen: dat zijn documenten die principes en projecten voorstellen voor de aanleg van de wegen en de vervoersnetten, met andere woorden manieren om de mobiliteitsgebonden openbare ruimte in Brussel te programmeren (te plannen en te organiseren). Deze documenten kunnen van statuut verschillen (administratieve documenten, informatiebrochures, handleidingen, boeken, wetteksten, handelingen van colloquia, enz.) en verschillende standpunten uitdrukken, zowel van de overheid als van autonome instituten of verenigingen. Het is belangrijk twee specifieke aspecten van dit documentaire corpus te benadrukken. Enerzijds is de inhoud ervan doelgericht en beperkt: het bevat alleen die documenten die openbaar toegankelijk zijn gemaakt (het gaat dus niet om archieven of duistere literatuur die per definitie nog niet zijn gepubliceerd) en waarvan we op het moment van deze studie wisten dat ze bestonden (het corpus is dus geenszins volledig). Anderzijds zijn deze documenten ook maar programmeringen: de realisaties waartoe

ze aanleiding hebben gegeven worden hier niet bestudeerd. Sommige voorgestelde inrichtingsprojecten zijn namelijk uitgevoerd, andere niet. Bovendien bestaan sommige van de uitgevoerde projecten vandaag nog terwijl andere zijn verdwenen. Dit hoofdstuk heeft dus niet tot doel *ex post* de relevantie van de effectieve inrichtingen van de wegen in Brussel te evalueren, maar om de evolutie te schetsen van de *voorstellen* voor hun inrichting sinds de jaren 1950.

2.1. “Verkeersproblemen”, nog altijd...

We beginnen onze verkenning met de lectuur van deze uittreksels van twee programmatische documenten over de inrichting van de Brusselse wegen:

“Het probleem van het verkeer op de weg in de grote agglomeraties wordt elke dag crucialer en is bijzonder acuut in de Brusselse agglomeratie.”

“Het gewest en de rand dreigen in de toekomst met een structurele opstopping van hun wegeninfrastructuur te worden geconfronteerd: Brussel wordt nu al gewurgd door files. En ook het stedelijke net zal niet in staat zijn om de toename van het verkeer op te vangen.”

Het eerste citaat dateert van 1956, het tweede van 2011. Het eerste komt uit een document, *Brussel, Kruispunt van het Westen*, dat pleit voor de aanleg van verkeersaders en snelwegen die de auto in de stad kunnen opvangen. Het gaat uit van het Wegenfonds, een administratief orgaan dat in 1955 werd opgericht om de ontwikkeling van het wegennet in België te ondersteunen met Brussel als centraal knooppunt¹⁴. Het tweede citaat is afkomstig uit het IRIS 2-plan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aannam en dat prioriteit verleent aan het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen bij de inrichting van de Brusselse wegen...

Door deze twee citaten naast elkaar te plaatsen willen we aandacht vestigen op dit belangrijke punt: we kunnen de veranderingen die de publieke actie oriënteren op vlak van stedelijke mobiliteit niet bestuderen zonder te onderzoeken wat constant blijft in de wijze waarop ze wordt bedacht en geformuleerd. We dienen dus twee ogenschijnlijk zeer eenvoudige vragen te beantwoorden: *wat verandert er* en *wat verandert er niet* in de manier waarop de programmering van de inrichting van de Brusselse wegen in de loop van de tweede helft van de twintigste eeuw wordt uitgedrukt?

¹⁴ Het Wegenfonds werd opgericht op initiatief van de liberale minister Omer Vanaudenhove die van 1954 tot 1961 belast was met het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw. Met een over 15 jaar (1955-1969) geplande financiering berustte het fonds voornamelijk op het mechanisme van de openbare leningen (of Staatsbons) die de bevolking onderschreef. Het had tot doel de economische modernisering van België te ondersteunen door de bouw van autosnelwegen die de voornaamste stedelijke agglomeraties van het land rechtstreeks aandedden door tot hun centrum door te dringen (Ryckewaert, 2012).

¹³ De auteur dankt Céline Brandeleer, Vincent Carton, Marie Gilow en Michel Hubert voor hun stimulerende opmerkingen op de eerste versies van deze tekst.

In tegenstelling tot wat een bepaald beeld van de dertig glorieuze jaren zou doen denken, met een moment van technisch enthousiasme en gelukkige economische groei, die de Wereldtentoonstelling van 1958 voor Brussel perfect belichaamde (Hubert, 2008), zou de hedendaagse toeschouwer bij het lezen van documenten uit die tijd verrast zijn dat het probleem van de stedelijke mobiliteit er niet wordt voorgesteld als een fenomeen dat zich op volkomen bevredigende manier ontwikkelt, maar wel als een ernstig en dwingend probleem dat om weldoordachte en ambitieuze oplossingen vroeg. De gebruikte formuleringen blijken verbazingwekkend nauw aan te sluiten bij wat we in recentere documenten terugvinden (zie Tabel 3). Hoewel de maatregelen die in de jaren 1950 en 1960 worden aanbevolen inderdaad niet dezelfde zijn als die van vandaag, stellen we toch vast dat het besef dat de stedelijke mobiliteit problematisch als een rode draad door de programmatische documenten loopt die sinds de naoorlogse periode werden geproduceerd.

Figuur 15. Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, Brussel: kruispunt van het westen, brochure gepubliceerd in 1956



Zo berust de terugkerende vaststelling van het “verkeersprobleem” (Lannoy, 2004a) op drie onveranderlijke verklaringen die we in alle (contra-)programmatische documenten terugvinden:

- de huidige situatie van het “stedelijke mobiliteitsaanbod”¹⁵ is onvoldoende tegen de druk van de onbedwingbare automobiel. Met andere woorden, de ruimte van de weg wordt voorgesteld als onaangepast aan de huidige én toekomstige situatie en vraagt van een stad als Brussel;
- bijgevolg moet dit “stedelijke mobiliteitsaanbod” worden herzien en daarvoor is (volgens de actoren meer dan) een verandering van de wegruimte nodig (herbestemming, verandering van afmetingen of uitbreiding naargelang de geraadpleegde documenten);
- deze gewenste transformatie van het wegennet kan alleen efficiënt verlopen indien het prioritaire vervoermiddel en de plaats die het moet innemen, worden bepaald. Het overgebleven deel wordt dan “gedeeld” door de andere vervoerswijzen¹⁶.

In alle geraadpleegde documenten zijn deze drie verklaringen in een of andere vorm aanwezig. Ze lijken zoals verwacht noodzakelijk voor elk voorstel tot publieke actie inzake stedelijke mobiliteit: “er is een mobiliteitsprobleem in Brussel”, “de overheid kan niet nalaten te handelen: ze moet de wegruimte aanpassen” en “de wegruimte dient zich aan te passen aan de prioritaire vervoerswijze”. Wat echter variabel in de tijd zal blijken, zijn de referenties in functie waarvan deze onveranderlijkheden worden verkondigd en “operator” worden gemaakt. Met andere woorden hun concrete inhoud naargelang de periode en de betrokken actoren. Tabel 3 illustreert het gelijktijdig terugkerende en variabele karakter van de manier waarop het probleem van de stedelijke mobiliteit in Brussel wordt verkondigd.

¹⁵ Wij gebruiken deze zelf bedachte uitdrukking in een zeer algemene betekenis voor alle maatregelen die in de documenten relevant worden geacht voor de publieke actie, welke het ook zijn. Wij willen namelijk geen enkele formulering uit deze documenten overnemen om anachronismen of normatief uitknippen te vermijden: deze variëren naargelang de periode, staan soms afzonderlijk of soms samen voor het aanbod op het vlak van openbaar vervoer en van weginfrastructuur (naargelang de respectievelijke bevoegdheden van de actoren), in sommige documenten kan de Brusselse mobiliteit over het algemeen of sectoraal aan bod komen (een vervoermiddel in het bijzonder, bijvoorbeeld), enz.

¹⁶ De infrastructuur programmeren in functie van een vervoermiddel dat prioritair wordt geacht kan ook betekenen dat dit van de weg wordt weggehaald – en dus een andere ruimte krijgt toebedeeld: de ondergrond. Hier komen we later op terug.

Tabel 3. De nodige beweringen van de publieke actie inzake mobiliteit: vergeleken uittreksels van programmatische documenten voor het Brusselse gewest, 1956 tot 2011

	Bewering 1 "Er is een mobiliteitsprobleem in Brussel"	Bewering 2 "De overheid mag niet passief blijven: ze moet de wegruimte aanpassen"	Bewering 3 "De wegruimte moet zich aanpassen aan het prioritaire vervoermiddel"
<i>Brussel: kruispunt van het Westen (1956)</i> Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw [vrij vertaald]	Het probleem van het verkeer op de weg in de grote agglomeraties wordt elke dag crucialer en is bijzonder acuut in de Brusselse agglomeratie.	In de meeste Europese landen worden de steden niet aangepast aan het huidige automobielverkeer en nog minder aan het toekomstige. Het is typisch voor Brussel, waar de radiale en concentrische verkeersaders beruchte onvolkomenheden vertonen.	Steden moeten het automobielverkeer in hun centrum aanvaarden en zelfs bevorderen [...]. Bovendien hebben de wegenwerken die in de Brusselse agglomeratie worden ondernomen de neiging vooral de dubbele voorwaarde van een betere spreiding van het verkeer na te streven...
<i>Promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations. Exposé du problème (1962)</i> Ministerie van Verkeer en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie [vrij vertaald]	Waar komt het probleem vandaan? De verkeersproblemen vormen het antwoord op deze vraag: aan hun oorsprong ligt de bovenmatige oppervlakte van de rijweg die de autobestuurder gebruikt en die buiten proportie is ten opzichte van de ruimte die volstaat voor de klant van het openbaar vervoer.	We moeten het verkeersprobleem in zijn geheel herzien om het vervoer van zoveel mogelijk personen te garanderen en niet om meer voertuigen in het verkeer te kunnen brengen.	Openbaar vervoer, dat veel minder ruimte in beslag neemt en per definitie ten dienste staat van de gemeenschap, is dus onontbeerlijk voor de leefbaarheid van de stadscentra. [...] We moeten de zeldzame materie die de weg vormt dus zo goed mogelijk gebruiken in het algemene belang en hiertoe het openbaar vervoer de faciliteiten en prioriteiten geven die zowel het belang van zijn opdracht als de relatief kleine ruimte die het in beslag neemt rechtvaardigen.
<i>Pour une rénovation du Centre de Bruxelles (1964)</i> M. Herremans, H. Larouillère, Editions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles [vrij vertaald]	De verschijning van de automobiel in onze steden is een van de meest typische fenomenen van onze tijd. De uitbreiding ervan bracht tal van problemen met zich waarvan de economische en sociale gevolgen van het aller grootste belang blijken.	De automobiel heeft de straten van het centrum overspoeld en zo een verkeerscongestie veroorzaakt die alleen maar erger wordt. [...] De openbare wegen volstaan niet meer om deze invasie het hoofd te bieden en het probleem wordt nog ingewikkelder door het feit dat privéverkeer en openbaar vervoer door elkaar rijden.	In volgorde van hoogdringendheid en belang is de eerste maatregel die zich opdringt de scheiding van privéverkeer en openbaar vervoer. Deze scheiding kan alleen perfect worden uitgevoerd door het net onder de grond te brengen.
<i>Les cyclistes dans la circulation (1984)</i> Koning Boudewijnstichting	Deze monografie heeft als eerste doel de publieke opinie én de verantwoordelijken voor de uitrusting, het verkeer en het onderwijs bewust te maken van de – vaak weinig gekende – problemen van fietsers in België. [...] De toename van het autoverkeer en de ontwikkeling van de weginfrastructuur sinds 1958 hebben de veiligheid, het gemak, het comfort en het plezier van het fietsen verminderd.	Het wordt duidelijk dat de uitbreiding van de ruimte voor het autoverkeer de verkeersproblemen niet zal oplossen en dat zich daarentegen maatregelen opdringen die het verkeer in de bewoonde centra beperken om de kwaliteit van het leven in de stad te handhaven of te verbeteren.	Met deze publicatie hoopt de Koning Boudewijnstichting het startsein te geven voor een grondige denkoefening over de inrichting van de openbare weg én de organisatie van het verkeer in de richting van een echte integratie van alle verkeerstypes.
<i>L'avenir du transport urbain (1985)</i> Agglomeratie Brussel [vrij vertaald]	De stedelijke ontwikkeling, die groten-deels wordt beïnvloed door functionalistische theorieën bracht, volgens het principe van de scheiding van functies, een forse toename teweeg van het aantal verplaatsingen, in het bijzonder met gemechaniseerde middelen.	Vandaag dringen problemen op het vlak van energie, economie en stedenbouw een herziening op van deze keuzes en een echt vervoersbeleid ten dienste van de bewoners van de stad van morgen.	Het stedelijke vervoer is meer dan ooit een van de grootste uitdagingen voor de stad: de mobiliteit van de burgers, de herbestemming van straten en pleinen, de kwaliteit van de omgeving, de openbare financiën... er hangen veel zaken vanaf.

	Bewering 1 "Er is een mobiliteitsprobleem in Brussel"	Bewering 2 "De overheid mag niet passief blijven: ze moet de wegruimte aanpassen"	Bewering 3 "De wegruimte moet zich aanpassen aan het prioritaire vervoermiddel"
<i>Handboek van de Brusselse openbare ruimten (1995)</i> Brussels Hoofdstedelijk Gewest	De Brusselaars klagen over de toestand van de publieke ruimten van het gewest [...]. Ze hebben gelijk. Hoe meer de vormen van het publieke leven verarmen, hoe doffer, eenvormiger en zelfs onveiliger de straten zijn. Deze fenomenen van vervreemding, wanneer de straat aanvoelt als een vijandige of louter utilitaire ruimte (die voor de aanvoer van water en gas en voor parkeergelegenheid zorgt), zijn gevaarlijk voor het imago van een stad en voor het democratische leven dat er zich moet ontwikkelen.	Dat de openbare ruimte vandaag weer in het middelpunt van de aandacht van de inrichters staat, komt omdat ze te lang is verward met een eenvoudige verkeersruimte. Vandaag ontdekken we opnieuw dat ze veel meer is, zowel wat de kwaliteit van het leven in de stad als het imago van de stad betreft.	Gelijk met de stroming die een weder-toeëigening van de openbare ruimte voor ogen heeft in het kader van de matiging van het verkeer, stelt het handboek op zijn beurt een culturele verandering voor: hoe de openbare ruimte inrichten zonder elk moment toe te geven aan de "vereisten" van de auto, hoe een straat of plein inrichten en er een minimum aan "sporen" van de auto achterlaten. [vrij vertaald]
<i>Trams, bussen: handboek met goede praktijken voor een performant net (2007)</i> MIVB	Aan het begin van het derde millennium worden de meeste Europese steden geconfronteerd met het probleem van de verkeerscongestie. Als het openbaar vervoer vastzit in de files, kan het zijn opdracht van openbare dienstverlening niet naar behoren en efficiënt uitvoeren.	De evolutie kan als volgt samengevat worden: de bevolking van het gewest groeit aan en er wordt massaal gebruik gemaakt van het MIVB-net. Hiertegenover staat dat de opstopping van het toenemende autoverkeer een nadelige invloed heeft op de niet beschermde lijnen van het bovengrondse MIVB-net.	Aan de basis van dit programma ligt een meer evenwichtige verdeling van de openbare ruimte ten gunste van het openbaar vervoer. In de komende jaren moeten we deze filosofie verder in de praktijk toepassen door nieuwe eigen beddingen aan te leggen, de kwaliteit van de haltes verder te verbeteren en het openbaar vervoer duidelijk voorrang te geven aan kruispunten met verkeerslichten.
<i>IRIS 2. Mobiliteitsplan (2011)</i> Brussels Hoofdstedelijk Gewest	De vooruitzichten voor 2015 zien er onrustwekkend uit, niet alleen op het vlak van de bereikbaarheid van de verschillende polen van het gewest, maar ook op het vlak van het welzijn van de bewoners en de economische activiteit van het gewest. De hoofdoorzaken versterken elkaar immers.	Het overwicht van de auto in de ruimtelijke ordening blijft stijgen. De verkeersstromen vereisen een steeds grotere capaciteit. Dit heeft de beleidsmakers ertoe aangezet om onze stadscentra op een soms heel significante manier aan te passen in de tweede helft van de vorige eeuw. [...] Heden is meer dan 70% van de openbare ruimte van een traditionele Brusselse weg, van gevel tot gevel, bestemd voor de rijweg en gemechaniseerd verkeer. [...] De vervoerswijzen zijn bijgevolg erg gesegmenteerd. [...] Het gewest moet in de middelen voorzien om om te komen tot maatregelen die het stadsbeeld betekenisvol wijzigen door de mobiliteitsuitdagingen erin te integreren.	Het mobiliteitsbeleid stelt in functie van het belang ervan een volgorde op voor de gewenste vormen van mobiliteit en voor de inrichting van de stad en de openbare weg. De uitbreiding van het openbaar vervoer blijft de belangrijkste prioriteit voor de Brusselse overheid. [...] Het IRIS 2-plan opteert voor de aanleg van aangepaste, veilige en comfortabele infrastructuur die een vlotte overstap van de actieve modi naar het openbaar vervoer toelaat.

2.2. Verandering van spoor

2.2.1. De automobiel, een alleenheerschappij?

Zoals we kunnen vaststellen uit de lectuur van de uittreksels van documenten in Tabel 3, is het grootste verschil tussen de formulering van het mobiliteitsprobleem in Brussel in de jaren 1950-60 en vandaag het feit dat de auto zijn status als prioritaire vervoerswijze verliest die als referentie dient om de weginfrastructuur te ontwerpen. Deze evolutie zien we niet alleen in de inhoud van de redeneringen maar ook in de concrete voorstellen voor de inrichting van de openbare wegen die getuigen van de geleidelijke opgang van het openbaar vervoer en de actieve modi tot prioritaire vervoerswijzen. Om zich hiervan te overtuigen, volstaat het documenten die ver genoeg uit elkaar liggen in de tijd met elkaar te vergelijken, zoals *Brussel: kruispunt van het Westen* (verschenen in 1956) en *De jacht op de files is geopend* (verschenen in 1990). In beide gevallen betreft het brochures die de Brusselse bevolking willen informeren over de tendensen en de inhoud van de inrichtingen die de overheid belast voor de wegen in de hoofdstad heeft gepland (deze overheid is bij de laatste publicatie echter niet meer dezelfde als bij de eerste, gezien de constitutionele veranderingen van het land, waarop we later uitvoerig terugkomen). We hebben alle werven bestudeerd die in beide documenten worden vermeld (respectievelijk 32 en 8) en een inventaris opgemaakt van de voorgestelde inrichtingen naargelang het gaat om de afschaffing, de vermindering, de uitbreiding of het behoud van de ruimte die aan de verschillende vervoerswijzen is toebedeeld (auto's, trams, fietsen en voetgangers) in de toestand waarin ze zich vóór hun transformatie bevonden. In het geval van *Brussel: kruispunt van het Westen*, geeft dat de volgende verhoudingen (Tabel 4):

Tabel 4. Tendens in de inrichting van de openbare wegen voorgesteld in *Brussel: kruispunt van het Westen, 1956*

	Trams		Voetgangers		Fietsen		Auto's	
Afschaffing	0	0	0	0	3	9,5%	0	0
Vermindering	0	0	16	50%	0	0	0	0
Behoud	13	40%	4	12%	0	0	0	0
Uitbreiding	2	6%	1	3%	2	6%	32	100%
Creatie	11	35%	5	16%	3	9,5%	0	0
Afwezigheid	6	19%	6	19%	24	75%	0	0
TOTALEN	32	100	32	100	32	100	32	100

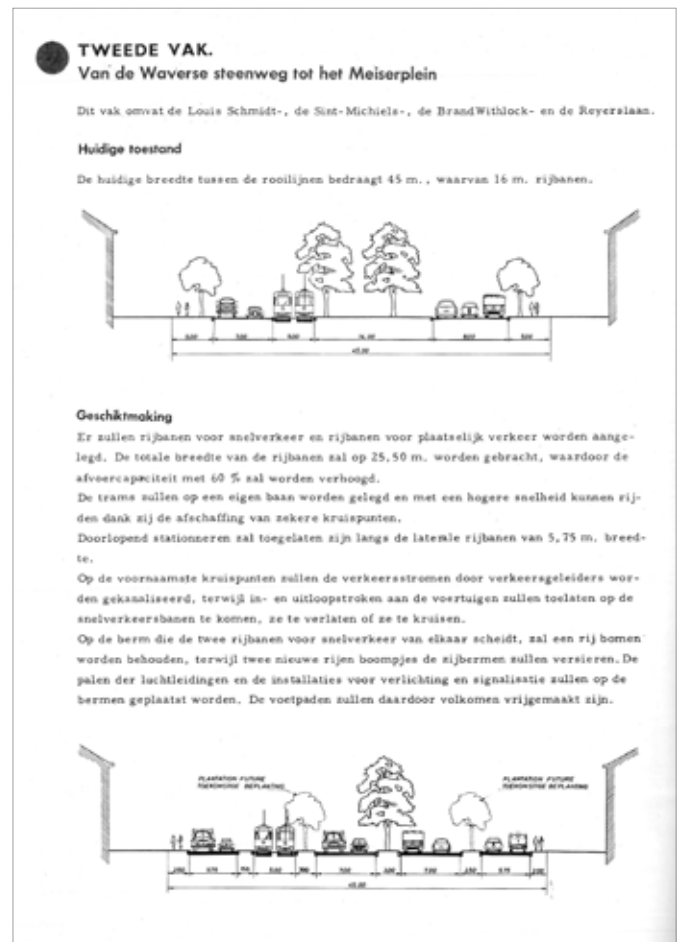
Bij alle werven is er sprake van een uitbreiding van de ruimte voor het autoverkeer. Deze uitbreiding gaat ten koste van de ruimte voor voetgangers (die in de helft van de gevallen kleiner wordt), maar heeft geen invloed op de plaats die de trams innemen. Deze blijft behouden of vergroot, in dezelfde verhoudingen. De plaats voor fietsers blijft zeer marginaal. In *De jacht op de files is geopend*, zijn de tendensen precies omgekeerd, zoals de volgende tabel (Tabel 5) aantoont:

Tabel 5. Tendensen in de weginrichting voorgesteld in *De jacht op de files is geopend, 1990*

	Trams		Voetgangers		Fietsen		Auto's	
Afschaffing	0	0	0	0	0	0	0	0
Vermindering	0	0	0	0	0	0	5	62%
Behoud	2	25%	0	0	0	0	2	25%
Uitbreiding	3	37,5%	6	75%	2	25%	1	13%
Creatie	0	0	0	0	0	0	0	0
Afwezigheid	3	37,5%	2	25%	6	75%	0	0
TOTALEN	8	100	8	100	8	100	8	100

Figuur 16. De opvatting over het delen van de openbare ruimte in de jaren 1950 in Brussel: voorrang voor het autoverkeer en segregatie van de vervoerswijzen

Bron: Brussel: kruispunt van het Westen (1956): 32



De ruimte die aan de auto wordt gewijd, wordt in vijf gevallen op acht kleiner, en in slechts één geval vergroot. Het openbaar vervoer en de voetgangers, daarentegen, zien hun respectievelijke ruimte fors toenemen. Wat echter opvalt is het gebrek aan ruimte voor de fiets, die naar verhouding even groot is als in de brochure van 1956.

Uit deze bemerkingen kunnen we vaststellen dat de auto in de strikte betekenis van het woord nooit alleen heeft geheerst. Zijn overwicht werd daarentegen mogelijk gemaakt door een zekere mate van delen van de wegruimte, dat wil zeggen door de onderverdeling van de wegen in verschillende delen, die respectievelijk voor de ene of andere vervoerswijze waren voorbehouden. We moeten de heerschappij van de auto dus zien als de periode waarin het merendeel van de wegruimte programmatisch was toegewezen aan het verkeer van gemotoriseerde privéwagens: een vorm van delen, dus, maar dan disproportioneel. Sinds de jaren 1980 wordt dit ongelijke delen in vraag gesteld en wordt de noodzaak aangekaart om de beschikbare wegruimte anders te verdelen tussen de verschillende verplaatsingswijzen – of zelfs binnen een zekere filosofie voor stedelijke inrichting, tussen de verschillende mogelijke functies van de openbare weg (verkeer, verblijf en handel) zoals het volgende hoofdstuk aantoont.

Tijdens het colloquium “De toekomst van het stedelijk vervoer” dat in 1985 in Brussel werd georganiseerd, klaagde Vincent Carton, toenmalig ingenieur-stedenbouwkundige bij de Brusselse Agglomeratie, dat de ontwikkeling van de ondergrondse metro en de toename van het autoverkeer in de stad elkaar stimuleren. Hij benadrukte daarbij dat de “bovengrondse tram op het vlak van stedelijk karakter”, daarentegen, “*het delen van de openbare*

ruimte door de verschillende gebruikers (auto’s, voetgangers, fietsers...) meer in de hand werkt en dus een grotere interactie teweegbrengt tussen voorbijgangers en plaatselijke winkeliers” (Carton, 1987:41). [vrij vertaald]

Twee decennia later benadrukt de CEO van de MIVB, Alain Flausch, in een brief van januari 2009 aan de deelnemers van de Staten-Generaal van Brussel hoe belangrijk “deze uitdaging van een nieuwe vorm van delen van de openbare ruimte” volgens hem is als oplossing voor de congestieproblemen in Brussel. Hij pleit meer bepaald voor “een beter delen van de openbare ruimte ten gunste van het openbaar vervoer”. [vrij vertaald] In zijn voorwoord voor het IRIS 2-plan dat in november 2011 openbaar werd, drong ook Brussels Staatssecretaris voor Mobiliteit, Bruno de Lille, aan op een herverdeling van de wegruimte, voornamelijk via een segmentering ervan (wij onderlijnen): “Het aantal *voetgangerszones* zal aanzienlijk verhoogd worden omdat daar momenteel een groot gebrek aan is in Brussel. Ook de fiets wordt niet over het hoofd gezien: *bij elke wegaanleg en elke inrichting van de stedelijke ruimte* zal er rekening gehouden worden met de “befeetsbaarheid”. [...] Op korte termijn zal veel meer bovengronds openbaar vervoer – trams en bussen dus – afgescheiden worden van het autoverkeer.” (blz. 3).



2.2.2. De vervoerswijzen scheiden: een oude en terugkerende bekommernis

We kunnen er dus van uitgaan dat het principe van het delen van de openbare ruimte dat wordt verstaan als de modale verdeling ervan (elke vervoerswijze haar eigen voorbehouden ruimte) sinds de overwinning van de auto in de naoorlogse periode steeds een leidraad is geweest voor de programmering van de inrichting van de Brusselse wegen. Vandaag is dat nog steeds het geval, ondanks de omkering van de vervoerswijze die als prioritair wordt beschouwd. Dit kunnen we ook afleiden uit het feit dat sommige technische oplossingen die in de meest recente documenten worden voorgesteld, in werkelijkheid heel oud zijn en dus verschillende prioriteiten kunnen dienen. Zo werd het concept “eigen bedding” voor het tramverkeer reeds in 1956 aanbevolen door de voorvechters van de auto, die ook de coördinatie van de verkeerslichten wilden ontwikkelen. Voor deze laatste techniek pleit het IRIS 2-plan nog in 2011 (zie blz. 122-123). Ook de scheiding tussen bovengrondse en ondergrondse netten is een vaak terugkerend principe voor de segregatie van de verkeersstromen in Brussel. Het dient echter tegenovergestelde doelen: aan het einde van de jaren 1950 werd het aanbevolen om het openbaar vervoer van de weg te doen verdwijnen ten voordele van de auto (die efficiënter toegang tot de stad diende te hebben)¹⁷ terwijl het vandaag opnieuw uit de kast wordt gehaald in naam van de ontwikkeling van het ondergrondse openbaar vervoer door besluitvormers die de commerciële snelheid, de capaciteit en de regelmaat ervan willen versnellen om de druk van het autoverkeer, dat voornamelijk pendelverkeer is, op de stad te doen afnemen. Nog een voorbeeld van ommekeer: de zogenaamde methode van de “drie E’s” (*Engineering, Enforcement, Education*) die sinds de jaren 1940 in de Verenigde Staten aan populariteit won dankzij de verkeersingenieurs (Lannoy, 2004b:113) wordt gebruikt om de strategische lijnen van hetzelfde IRIS 2-plan op het vlak van fietsersbeleid¹⁸ uit te zetten. We kunnen zelfs zeggen dat rekening houden met de mening van de burgers geen recente uitvinding is. Terwijl men zich in IRIS 2 vandaag op de borst klopt voor de raadplegingen die tijdens het ontwikkelingsproces van het plan werden gehouden, maakte het Ministerie van Openbare werken er in 1956 al een erezaak van om uitvoering te antwoorden op de kritiek op de geplande inrichtingen die het voorstelde om van Brussel het “kruispunt van het Westen” te maken. Wat wel verandert, is de richting van de relatie tussen beslissingen over de inrichtingen en de publieke opinie: terwijl de twintig bladzijden uitleg van de brochure van 1956 tot doel hadden “de publieke opinie zoveel mogelijk te verklaren” (blz. 63), maakte het burgerpanel dat in 2011 werd georganiseerd in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan een “doordacht en onderbouwd, niet-technocratisch advies waarmee de beleidsmakers een nog duidelijker zicht kregen op de zaak” mogelijk (IRIS 2, blz. 11)...

Met andere woorden, we stellen vast dat de technische oplossingen in mindere mate veranderen dan hun respectievelijke gewicht en hun onderlinge verhoudingen. Uiteraard veranderen de vorm en de kwaliteiten van elk van de vervoerswijzen wanneer men het evenwicht van de plaats die ze innemen verandert. Het delen van de openbare ruimte programmeren in functie van de ene of de andere prioritaire vervoerswijze betekent vormgeven aan verschillende opvattingen over de stad.

¹⁷ Céline Tellier (2010) toont aan dat deze wanverhouding sinds het begin van de jaren 1960 werd aangeklaagd door de voorvechters van het openbaar vervoer, meer bepaald het Ministerie van Verkeer. In die tijd leidde deze controverse tussen nationale ministeries tot een politiek-technisch compromis dat de respectievelijke ontwikkelingszones verdeelde tussen de twee “moderne” vervoerswijzen: grote werken zullen voortaan worden gepland om een gezamenlijke realisatie van weginfrastructuur voor het bovengrondse autoverkeer en ondergrondse verkeersaders voor het snelle verkeer van de metrolijnen mogelijk te maken.

¹⁸ We lezen namelijk: “*engineering*: aanleg van een hoogwaardige en erg veilige infrastructuur voor fietsers; *encouragement*: communicatie, sensibilisering en promotie van het gebruik van de fiets; *education*: leren fietsen in de stad; *enforcement*: omschrijven van nauwkeurige regels, begeleiden, controleren en evalueren” (blz. 48). Zoals u ziet, bestond innovatie uit de toevoeging van een vierde E!

2.2.3. Openbare weg en “hybride” aanbod: naar een nieuwe opvatting over het delen van de openbare ruimte

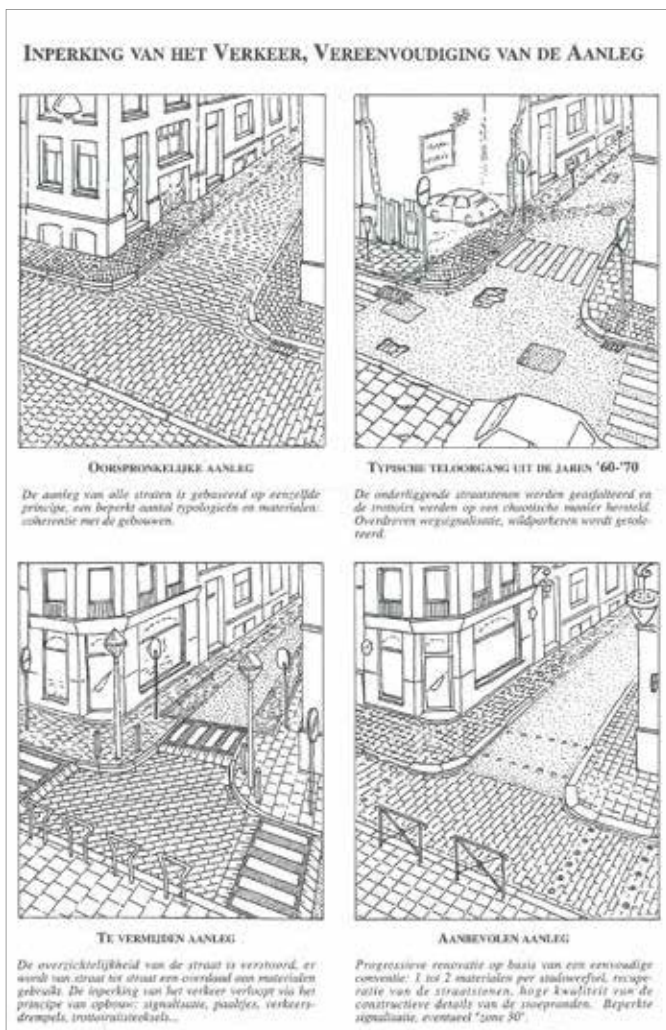
Moeten we uit voorgaande vaststellingen niettemin besluiten dat er geen echte innovatie heeft plaatsgevonden in de opvatting van de publieke mobiliteitsruimte in Brussel, maar alleen een herziening van oude oplossingen? Dat zou een overhaaste conclusie zijn. De uitdrukking “delen van de openbare ruimte” bestrijkt namelijk ook een reeks historisch ongeziene principes op het vlak van mobiliteitsbeheer. “Sinds men zich is gaan bezighouden met de fysieke inrichtingen die uit de terminologie van het delen van de weg voortkomen, krijgt de meerduidigheid van de term vorm in twee zeer verschillende types inrichting. Enerzijds vinden we gesegmenteerde wegen volgens het principe van de segregatie volgens de vervoerswijze. Anderzijds worden sommige publieke ruimten zo ingericht dat alle gebruikers zich gezamenlijk in dezelfde ruimte kunnen verplaatsen” (Reignier et al. 2013:83). Dit laatste principe begint in Brussel gestalte te krijgen vanaf de jaren 1990 met als doel enerzijds een einde te maken aan de inname van de openbare ruimte door de auto en anderzijds aan de materieel zware segregerende inrichtingen. Beide praktijken passen in het referentiekader van de segmentering (daarvan getuigt de filosofie die wordt gepromoot in het *Handboek van de Brusselse openbare ruimte* uit 1995). Wanneer de actieve vervoerswijzen (stappen en fietsen) als prioritair worden beschouwd ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer¹⁹, lijkt de programmering van zogezegd “gedeelde” ruimten (zie hoofdstuk 3) een van de voornaamste recente conceptuele innovaties op het vlak van de aanleg van wegen (Reigner et al. 2013:84). Voortaan worden wegen bedacht als hybride ruimten waar de gebruiken en vervoerswijzen zich mengen, daar waar ze tot op heden naast elkaar bestonden en elkaar uit de weg gingen. Zo kan de weg de functies terugvinden die lange tijd in de planologie achteruit waren geschoven. Om operationeel te worden veronderstelde een dergelijke evolutie overigens een wijziging van de wegcode die de voorrang van de voetganger op de andere weggebruikers invoerde²⁰. Zo werd de hiërarchie van de vervoerswijzen minstens juridisch omgekeerd, een randvoorwaarde (maar niet voldoende, uiteraard) voor de invoering van nieuwe vormen van inrichting van de openbare ruimte.

Een andere evolutie waaruit een breuk blijkt met het principe van de scheiding van vervoerswijzen is het aanbod van voertuigen (auto’s en fietsen) voor gedeeld gebruik. In dit geval wordt de grens tussen openbaar vervoer en privétransport doordringbaar: terwijl auto en fiets tot nu toe privébezit van het voertuig én individueel gebruik veronderstelden, gaat het aanbod op het vlak van autodelen en gedeelde fietsen uit van het principe dat eenzelfde voertuig meerdere gebruikers telt (die het alleen huren

¹⁹ “De wegcode houdt geen rekening met de specifieke eigenschappen van de stad die een gemengde, gevarieerde plek moet zijn. Een wegcode die gestoeld is op regels van goed gedrag en de voorrang van de voetganger kan ervoor in de plaats komen” schrijft Vincent Carton in 1992 naar aanleiding van de XIX^e Ecole urbaine van ARAU in 1988 rond dit thema. Met kritiek op “de huidige organisatie van het verkeer die voornamelijk gebaseerd is op het concept van scheiding”, wordt voorgesteld “de ontmoetingsgelegenheden te vermenigvuldigen” en “toegangsbeperkingen te vermijden: verkeersvrije ruimten vermijden, de markeringen, verboden en verticale signalisatie beperken en voetgangers toelaten over te steken waar ze maar willen” (Carton, 1992:54-55). In een recentere tekst komt René Schoonbrodt (2004) terug op de denkoefening over de “straatcode” waarvan de principes vandaag de kern uitmaken van de opvatting over de gedeelde ruimte.

²⁰ Deze wijziging, die afkomstig is uit discussies die het kabinet van de Minister van Mobiliteit en Transport, Isabelle Durant, vanaf 2001 organiseerde, en die in 2003 werd aangenomen, wordt meestal “straatcode” genoemd en staat vermeld in het *Koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer* (B.S. 08/05/03, inwerkingtreding 1 januari 2004). We merken op dat artikel 1 van de straatcode hierover zeer duidelijk is: “Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken, vallen niet onder de toepassing van dit reglement.” Dat betekent dat de tram altijd voorrang heeft, zelfs tegenover een voetganger die via een zebrapad oversteept. Binnen de perimeteer van het Brussels Gewest geniet de tram absolute voorrang op alle andere weggebruikers, inclusief de voetgangers – een juridische uitdrukking van de huidige hiërarchie van de vervoerswijzen in Brussel, die we in IRIS 2 in programmatische vorm terugvinden.

Figuur 17. Illustratie: Hoe het autoverkeer in de stad matigen? Goede en slechte praktijken volgens het *Handboek van de Brusselse openbare ruimten*, Editions Iris, 1995: 53



hoofdstad voor te bereiden. In februari 2003 wordt de handelsvennootschap *Optimobil Bruxelles* officieel opgericht. De MIVB is aandeelhouder voor 49,5% en een van leidende kaderleden wordt benoemd tot voorzitter van de raad van bestuur²¹. Het aanbod gedeelde fietsen (Villo!) werd op zijn beurt in 2008 toevertrouwd aan de groep J.C. Decaux (Huré, 2010; Héran, 2014). De verantwoordelijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen deze "concessie van openbare dienst" aan een privéspeler voor als, onder andere, een middel om "te streven naar een netwerk van stedelijk openbaar vervoer dat efficiëntie, snelheid, veiligheid en comfort combineert". Dat veronderstelt met name "de promotie van vervoer voor allen tegen de geringste kostprijs voor de samenleving". Hoewel deze opdracht strikt genomen openbaar is, beweert de gewestelijke overheid niet over de technische middelen te beschikken om ze te vervullen. Daarom doet ze een beroep op een privéspeler: "Gelet op de specifieke knowhow die vereist is om voormelde openbare dienst uit te bouwen en uit te baten en rekening houdend met de bekommernis om vervoer te organiseren tegen de geringste kostprijs voor de samenleving, dient de Regering gemachtigd te worden om de exploitatie van de openbare dienst tijdelijk toe te vertrouwen aan een of meerdere particulieren (natuurlijke of rechtspersonen, concessiehouder(s) genoemd) onder de vorm van een concessie van openbare dienst"²². Met andere woorden, deze operatie stelt een systeem in werking van publieke toegang tot een vervoermiddel (wat in principe de dekking van het volledige grondgebied en de permanente verlening van de dienst veronderstelt) maar ook vereist dat dit zijn eigen financiële middelen genereert, met name door de affichering van reclame in de Villo!-stations toe te laten.

Dergelijke "gedeelde" voertuigenparken (tussen de gebruikers, maar ook tussen het openbare en de privé), net als de eerste plekken die werden ingericht als "gedeelde ruimte", maken voortaan deel uit van het straatmeubilair (Carmona, 1985). Zo transformeren ze, meer dan het principe van de segregatie van de verplaatsingswijzen en de bevoegdheden, het openbare mobiliteitslandschap. We kunnen dus zeggen dat twee algemene principes vandaag de planologie van de openbare ruimte in Brussel animeren: de plaats die het autoverkeer inneemt verminderen ten gunste van andere vervoerswijzen enerzijds, en de ontwikkeling van niet-gesegmenteerde vormen van het mobiliteitsaanbod anderzijds. Deze twee richtingen vallen onder de noemer van het "delen van de openbare ruimte" met als raakvlak de wil om de status van de auto in het stedenbouwkundige ontwerp te herzien – omdat deze voortaan niet meer wordt beschouwd als het enige middel om "de verschillende functies van de stad algemeen toegankelijk" te maken aangezien andere vervoerswijzen intussen "meer aangepast" zijn geworden²³.

voor de duur van het gebruik) en doen instellingen een nieuw genre ontstaan: privébedrijven die verbonden zijn aan publieke operatoren, of grote privégroepen die stedelijke uitrusting leveren. Wat we voortaan nieuwe mobiliteitsdiensten noemen, kent ook een "ontwikkelingsboost dankzij informatie- en communicatietechnologie" maar ook dankzij de transformatie van de modaliteiten voor het "beheer van de mobiliteit" (Vidal, 2013). De recente komst van mobiele applicaties en zogenaamde collaboratieve systemen (Autopia, CarAmigo, Blablacar, Jump enz.) getuigt van deze evolutie in de Brusselse context.

Door hun zichtbare aanwezigheid op de wegen van de hoofdstad, belichamen de systemen Cambio en Villo! op meer tastbare wijze de nieuwe "hybride" vormen van de publieke actie inzake stedelijk mobiliteitsaanbod (Huré, 2012). Het autodelen wordt verzekerd door Cambio, een handelsmerk waarvan de rechten in handen zijn van Duitse firma "Cambio StadtAuto". Deze laatste ontstond zelf uit de samenvoeging van drie Duitse operatoren van autodelen (Aken, Bremen en Keulen). In 2000 richtten Taxistop (vereniging die zich sinds 1978 bezighoudt met het uitwisselen van diensten en het delen van goederen: gebouwen, wagens enz.) en Cambio samen de firma *Optimobil Belgium* op. Ze nemen contact op met het Brussels gewest en lanceren vervolgens de studies om de invoering van het systeem in de

²¹ MIVB, *Vijfjarenverslag over het beheerscontract 2001-2005*, Brussel, juni 2006, blz. 54.

²² Uittreksels uit de uiteenzetting over de redenen voor de ontwerpordonnantie tot regeling van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem, Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Gewone zitting 2009-2010, 21 mei 2010, document A96/1 blz. 1-2.

²³ Citaten uit het IRIS 2-mobiliteitsplan (2011, blz. 4), geïmpulveerd door de filosofie van de universele toegankelijkheid volgens dewelke alle vervoerswijzen (met inbegrip van de "wijzen" van personen met een beperkte mobiliteit) zowel symbolisch als materieel burgerrecht moeten krijgen.

2.3. De ingrediënten van een evolutie

Na te hebben uitgelegd waaruit de veranderingen in de programmering van het delen van de openbare ruimte in Brussel in de loop van de laatste halve eeuw bestaan, kunnen we nu trachten om de ingrediënten van deze transformatie te ontcijferen. Welke elementen verschaffen ons duidelijkheid hierin? Het komt er niet op neer om één enkele oorzaak of een hoofdoorzaak te identificeren. Integendeel: een evolutie van die omvang moeten we bekijken als het resultaat van een groot en complex geheel van factoren van uiteenlopende aard, waarvan de effecten zich op lange termijn laten voelen (Dupuy, 1978). Hieronder stellen we die elementen voor die ons het meest betekenisvol lijken.

2.3.1. De concurrentie tussen moderne ondernemers

De programmering van het delen van de openbare ruimte in Brussel heeft zich historisch gevormd rond de tegenstelling tussen openbaar en privévervoer (dat wil zeggen de auto). Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog worden deze vervoerswijzen respectievelijk gepromoot. Terwijl het Ministerie van Openbare Werken optreedt als promotor van weginfrastructuur die is aangepast aan het “moderne” verkeer, streven het Ministerie van Verkeer, de NMBS en de NMVB de ontwikkeling na van het aanbod van het openbaar vervoer vanuit een supra-regionaal oogpunt. Alleen de MIVB, die in 1954 werd opgericht, had de Brusselse agglomeratie als enige actieterrein. Enkele jaren na de voltooiing van de belangrijke werf van de ondergrondse noord-zuidspoorverbinding, werden de staatsingenieurs die de werken hadden geleid, ingezet ten dienste van de aanleg van een Brussels metro-net dat in 1965 werd aangevat (Lannoy & Tellier, 2011). De verovering van de ondergrond door het stedelijke openbaar vervoer wordt tegelijkertijd synoniem met de monopolisering van de bovengrond door de auto (Tellier, 2010). Zo wordt Brussel drie decennia lang het voorwerp van stedenbouwkundige projecten die duidelijk gunstig zijn voor weginfrastructuur (infrastructuur voor de Wereldtentoonstelling van 1958, project Manhattan, de Maalbeeksnelweg, de uitbouw van de ring, enz.) terwijl de zaak van het openbaar vervoer “inferieur” blijft, zowel ruimtelijk doordat het naar de ondergrond wordt verbannen, als institutioneel omdat het werd gedragen door openbare instellingen die in die tijd weinig macht hadden, zoals de Agglomeratie, die openlijk vóór het bovengrondse openbaar vervoer was (zie verder). Zo werd het toneel van de mobiliteit grotendeels gestructureerd door de tegenstelling tussen de voorvechters van respectievelijke de straten (voor auto’s) en het openbaar vervoer, hoewel beide kampen met elkaar praten en elkaar bekampen terwijl ze beweren elk voor het goed van de stad te handelen. Geleidelijk duiken ook de voorstanders van de niet-gemotoriseerde vervoerswijzen op. Zij gaan een steeds grotere plek innemen zonder echter ooit een centrale positie te bekleden²⁴. In zeker

²⁴ Meerdere verenigingen krijgen het statuut van permanente waarnemers bij de opstart, in 1989, van de Adviescommissie voor de Studie en de verbetering van het Openbaar Vervoer van het Brussels gewest. Het is een teken van hun (zij het betrekkelijke) integratie in het institutionele systeem van de programmering van de mobiliteit: ARAU (Atelier de Recherche et d’Action urbaines), BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), GUTIB (Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux de Bruxelles), de RAPD (Rassemblement pour une autre politique des déplacements), NOMO (vereniging voor niet-gemotoriseerde personen) en de BTTB (Bond van Trein- Tram en Busgebruikers) (Sterck, 1993:27). De thematisch uitgebreide erfgenamen ervan, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie die bij Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000 werd opgericht, telt onder haar 40 leden meerdere vertegenwoordigers van het verenigingsleven als effectieve leden: twee vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer en de voetgangers, twee vertegenwoordigers van de fietsers, een vertegenwoordiger van de verenigingen NOMO en GUTIB, een vertegenwoordiger van de BTTB, drie vertegenwoordigers van de verenigingen die ijveren voor het milieu, de zwakke weggebruikers en personen met een beperkte mobiliteit, een vertegenwoordiger voor de verenigingen BRAL en IEB (Inter Environnement Bruxelles), een vertegenwoordiger van de Franstalige en Nederlandstalige gezinsbond. Daarbij komen nog vertegenwoordigers van het privévervoer en de vakbonden.

zin weerspiegelt de plaats die elk van de vervoerswijzen in de inrichtingsprojecten inneemt, de samenstelling van het openbare toneel en het respectievelijke gewicht van hun voorvechters op het moment waarop deze projecten worden voorgesteld. De originaliteit van de hybride oplossingen zoals de eerder vermelde deelfietsen of autodelen (door het gewest gefinancierde, privé aangeboden “publieke” voertuigenparken) steekt af tegen deze historische samenstelling van het Brusselse mobiliteitstoneel. Ze wijzen op de aanwezigheid van nieuwe spelers en nieuwe modaliteiten voor de stedelijke publieke actie die ijveren voor een ander soort “delen” en beheer van de mobiliteit (Huré, 2010; Héran, 2014).

2.3.2. Bewonersprotesten en hun politieke en institutionele bemiddelaars

De hegemonie van de auto als referent bij het ontwerp van de wegruimte wordt vanaf de jaren 1970 betwist door een reeks bewonersverenigingen die het bestaande gebouwenbestand willen verdedigen tegen afbraak en de levenskwaliteit in de stad tegen de automobilisering. Zonder ze allemaal te noemen, hebben meerdere burgerstrijden, door hun weerklink in de media en de politiek, geholpen de legitimiteit van de auto in de stad aan te tasten. Zo waren er de strijd tegen het project “Manhattan” dat in de jaren 1960 de wijk van het Noordstation wilde omvormen tot een zakencentrum dat over een knooppunt van snelwegen uitkeek (Martens, 2009; Van Criekingen, 2010), de mobilisaties van wijkverenigingen in Ukkel in de jaren 1970 tegen de plannen voor het tracé van de ring ten zuiden van Brussel²⁵, de terugkerende kritiek op de auto in de stad vanwege het Atelier de Recherche et d’Action Urbaines (ARAU), tot de burgerkritiek bij de heraanleg van het Flageyplein begin jaren 2000, de “hinder” van de auto die als onvermijdelijk werd voorgesteld²⁶, de acties van “PicNic the Streets” die in mei 2012 gevolg gaven aan de oproep van filosoof Philippe Van Parijs²⁷ of de recentere oproepen om te protesteren tegen de bouw van een parking onder het Vossenplein²⁸. Naast hun grote historische en sociale diversiteit valt op dat deze contra-programmaties (of alternatieve voorstellen voor de programmering van het delen van de Brusselse openbare ruimte) toch een raakvlak hebben: ze berusten op “dossiers” met een goed onderbouwde inhoud, met name op het vlak van “contra-expertise”²⁹.

Met andere woorden, de meeste bewonersprotesten zijn verre van eenmalige oprispingen of ongegronde emotionele uitlatingen. Ze kunnen overigens rekenen op institutionele steun van de Brusselse Agglomeratie die een eerste andersluidende stem laat horen onder de overheden. Zo geraakt ze enigszins gemarginaliseerd in de Belgische politieke wereld. Deze

²⁵ Raadpleeg het dossier “Le genèse et l’avenir des espaces verts uclois. Un paradoxe consécutif aux projets d’auto-routes urbaines”, dat verscheen in de *Nouvelles de l’ACQU* (nr. 77, 2013) voor een voorstelling van de zaak.

²⁶ Vooral “het bovengronds kortparkeren” en de ondergrondse “parkeerbunkers” oogsten veel kritiek en lokken denkoefeningen uit bij personen en groepen die rond dit dossier worden gemobiliseerd (Comité Flagey, “La ville pour qui, par qui? Le cas Flagey et son Appel à idées”, *Les Cahiers de la Cambre Architecture*, 2005, nr. 3, p. 24). De samenvatting van de debatten die na de “Oproep voor ideeën” in 2003 werden gehouden benadrukt de algemene consensus over het principe dat “oplossingen die de ruimte opdelen uitsluit” en “het autoverkeer te beperken, zonder het helemaal te verbieden, en de uitdaging aan te gaan voor het samenleven van voetgangers en openbaar vervoer” (ibid. blz. 47-49).

²⁷ In een vrije tribune die op 24/05/12 in *Le Soir* verscheen, schreef Van Parijs: “Met de auto in een stadscentrum rijden mag niet langer de regel zijn en moet een uitzondering worden [...] Een drastische opwaardering van de publieke ruimten in onze steden is onontbeerlijk”. Hij herinnert eraan dat in 1971 een “sit-down protest” werd georganiseerd om een autoverbod op de Grote Markt van Brussel te eisen – wat ook lukte. Eind jaren 1990 vonden soortgelijke acties reeds plaats voor de Beurs.

²⁸ De plannen voor parkings en het circulatieplan van de stad Brussel kunnen online worden geraadpleegd (www.brussel.be/artdet.cfm?id=8227&), alsook de kritiek van het burgercollectief “Plateforme Marolles” (www.plateforme-marolles.be/).

²⁹ De protestbeweging van de bewoners van de Noordwijk creëert een soort symbolisch precedent in de geschiedenis van de Brusselse stadstrijd. Het brengt een dossier voort (met de titel *Le plan Manhattan ou que crévent les expulsés?*, 1974) van meer dan 1.000 bladzijden waarin tot in de details alle dimensies van het door de overheid gesteunde transformatieplan van de wijk, worden bekriftiseerd. Dit dossier is elektronisch te raadplegen op www.quartiernord.be

contra-expertise uit het verenigingsleven toont echter een sterke neiging tot institutionalisering, in de zin dat een aantal invloedrijke verenigingen (ARAU, IEB, BRAL enz.) een blijvend karakter krijgen, geleidelijk erkend worden op het Brusselse politieke toneel maar ook doordat een deel van hun personeelsleden worden opgenomen in de kaders van gewestelijke openbare instellingen. Dit proces wordt nog versterkt met de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 wat de legitimatie van de kritiek op de alleenheerschappij van de "autoweg" bevordert.

2.3.3. De verandering van paradigma in de stedenbouw

Zowel de standpunten van de burgerbewegingen als de denkoefeningen in institutionele kringen werden beïnvloed door de veranderingen in het stedenbouwkundige gedachtegoed. Hiermee bedoelen we de staat van de theoretische kennis over het stedelijke, die sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog grotendeels werd gedomineerd door de functionalistische principes die Le Corbusier in 1943 formuleerde in het beroemde Charter van Athene³⁰. Deze evolutie wordt gevoed vanuit verschillende bronnen, waarvan de volgende volgens ons de voornaamste zijn:

De publicatie vanaf de jaren zestig van een reeks kritische essays over de plaats van de auto in de stad, die grote weerklank krijgen in de kringen van specialisten en stedelijke activisten. Neem bijvoorbeeld de Amerikaanse werken van Jane Jacobs (*The Death and Life of American Cities*, 1961) of Lewis Mumford (*The Highway and the City*, 1963). We vermelden ook de boeken van Ivan Illich die in de jaren 1970 voer zijn voor de kritiek op de auto vanuit milieuhoek (Duverger, 2014) en de ontwikkeling van de verenigingen voor de promotie van de fiets in de stad (Lambert, 2004). Later, in 1991, publiceert de Luikse uitgever Mardaga, gespecialiseerd in stedenbouw, een Franse vertaling van het boek van Jane Jacobs³¹ in de collectie waartoe ook *Essai sur la destruction des villes et des campagnes* (1987) van René Schoonbrodt hoort, een centrale figuur in de bewonersbeweging in Brussel, of *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* (1999) van de Franse stedenbouwkundige Marc Wiel. We wijzen ook op de kritische essays ten opzichte van de auto van een andere belangrijke gangmaker van het Brusselse verenigingsleven, Pierre Ansay: *Le capitalisme dans la vie quotidienne* in 1994, en *Le désir automobile* in 1997. Vandaag zijn de kritische essays over de verhouding tussen de auto en de stad niet meer te tellen. Het is een tastbaar bewijs van de ommekeer in het perspectief die zich sinds de jaren 2000 voordoet.

Naast deze essays die individueel werden gepubliceerd, draagt een reeks publicaties van openbare beheers- of adviesinstellingen inzake stedenbouw bij tot de twijfel over de plaats die de auto krijgt toebedeeld in de stedelijke planologie. De beroemdste is ongetwijfeld het zogenaamde Buchanan-rapport, *Traffic in Towns*, dat het Britse ministerie van Transport in 1963 uitbracht: het pleitte, als tegengewicht voor de toekomstige toename van het autoverkeer, naast de aanleg van weginfrastructuur voor een substantiële uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod, de beperking van het gemotoriseerde verkeer in de stadscentra en de creatie van "milieuzones" in de steden waaruit de auto wordt verbannen. Tien jaar later publiceert de OESO in haar collectie internationale rapporten van het programma "Road Research" (waaraan vertegenwoordigers van de Belgische Ministeries van

Vervoer, Openbare werken en Verkeer deelnamen) de eerste volumes over de beperking van de druk van de auto in de stad, waaronder *Techniques of Improving Urban Conditions by Restraint of Road Traffic* (1973) en *Effects of Traffic and Roads on the Environment in Urban Areas* (1973). In Frankrijk dragen talloze publicaties van het CETUR³² vanaf de jaren 1980 bij tot de promotie van inrichtingen die het gemotoriseerde verkeer willen terugdringen en het evenwicht herstellen tussen de verschillende vervoerswijzen in de openbare ruimte. Ze oogsten veel belangstelling in de Brusselse stedenbouwkundige milieus. Vanaf de jaren 1990 worden op Europees niveau tal van referentiedocumenten aangenomen die het principe voorstaan van een beperking van de plaats die de auto in de stad inneemt, waaronder het *Groenboek over het stadsmilieu* (1990) van de Europese Unie en het *Handvest van Europese steden en gemeenten op weg naar duurzaamheid*, ook wel het "Handvest van Aalborg" genoemd, dat werd ondertekend op de eerste Europese conferentie over Duurzame steden in 1994 (Schoonbrodt & Maréchal, 2000; Hamman, 2012). Het probleem van de autoloze stad wordt op zijn beurt op het allerhoogste niveau aangekaart wanneer Europees Commissaris voor Milieu Carlo Ripa di Meana bij het bureau TECNOSER een onderzoek over dit thema bestelt, waarvan het eindverslag in december 1991 wordt afgeleverd. In de Belgische context vermelden we de belangrijk rol die de Koning Boudewijnstichting sinds haar oprichting in 1980 heeft gespeeld met de handleidingen die ze publiceert, zoals *Les espaces publics bruxellois, analyse et projets* (uitgegeven in samenwerking met Inter-Environnement Bruxelles en de Archieven voor Moderne Architectuur) in 1981, *Les cyclistes dans la circulation* in 1984 (volume met een zekere Charles Picqué als verantwoordelijk uitgever), of *Réécrire la route ensemble: une étude sur les traversées d'agglomération* (in 1989), of nog *Het handboek van de Brusselse openbare ruimten* (1995) in opdracht van en met voorwoord van diezelfde Charles Picqué, die intussen Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was geworden. Deze publicaties, die deelnemen aan de beweging van de "herontdekking van de straat" die in de jaren 1970 van start ging (Carmona, 1985:96), hebben allemaal tot doel de stedelijke vervoerswijzen herop te waarderen die zowel in de feiten als in de verbeelding van de beheerders in de verdrukking waren gekomen. Door dit te doen dragen ze ertoe bij dat deze geleidelijk een grotere legitimiteit krijgen in de debatten over de mogelijkheden om de openbare ruimte in de grote steden te delen.

Naast de continue actie van gespecialiseerde netwerken zoals het netwerk dat wordt geleid door de meer dan honderd jaar oude INUOV (Internationale Unie van het Openbaar Vervoer, waarvan de zetel in Brussel gevestigd is), neemt de denkoefening over de organisatie van de stedelijke mobiliteit ook de vorm aan van academisch werk of openbare colloquia waarin deskundigen, ambtenaren en politieke verantwoordelijken zetelen. Een van de eerste werken die we in deze context kunnen citeren is het baanbrekende werk van Maurice Herremans en Henri Larouillère, *Pour une rénovation du Centre de Bruxelles* (1964). De auteurs stellen eerst de diagnose van de stadsvlucht, de drastische daling van het gebruik van de MIVB maar ook van de congestie van de wegen die wordt veroorzaakt "door de vermenging van privévervoer en openbaar vervoer" en de "onmogelijkheid om het oppervlak van de openbare weg uit te breiden zonder de levenscellen te beschadigen waaruit de stad is opgebouwd" (blz. 178-9). Op basis hiervan beweren ze vervolgens dat "snelwegen te verwerpen zijn als wegen om door te dringen tot

³⁰ Gerosa (1978) stelt een zeer gedetailleerde studie voor van de opvatting over mobiliteit in het werk van Le Corbusier.

³¹ Als teken van de beroemdheid die dit boek vandaag geniet, verscheen in 2009 een Nederlandse vertaling met de titel *Dood en leven van grote Amerikaanse steden* bij SUN/Trancity en in 2012 ook een Franse vertaling bij uitgeverij Parenthèses.

³² Het CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains) dat verbonden is aan het Franse Ministerie van Vervoer, werd in 1994 het CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) binnen het Ministerie van Leefmilieu, Energie, Duurzame ontwikkeling en de Zee. Sinds 1 januari 2014 maakt het CEREMA, het centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ook deel uit van het CERTU. Zo werd het CERTU D'Tec TV "Direction technique Territoires et ville".

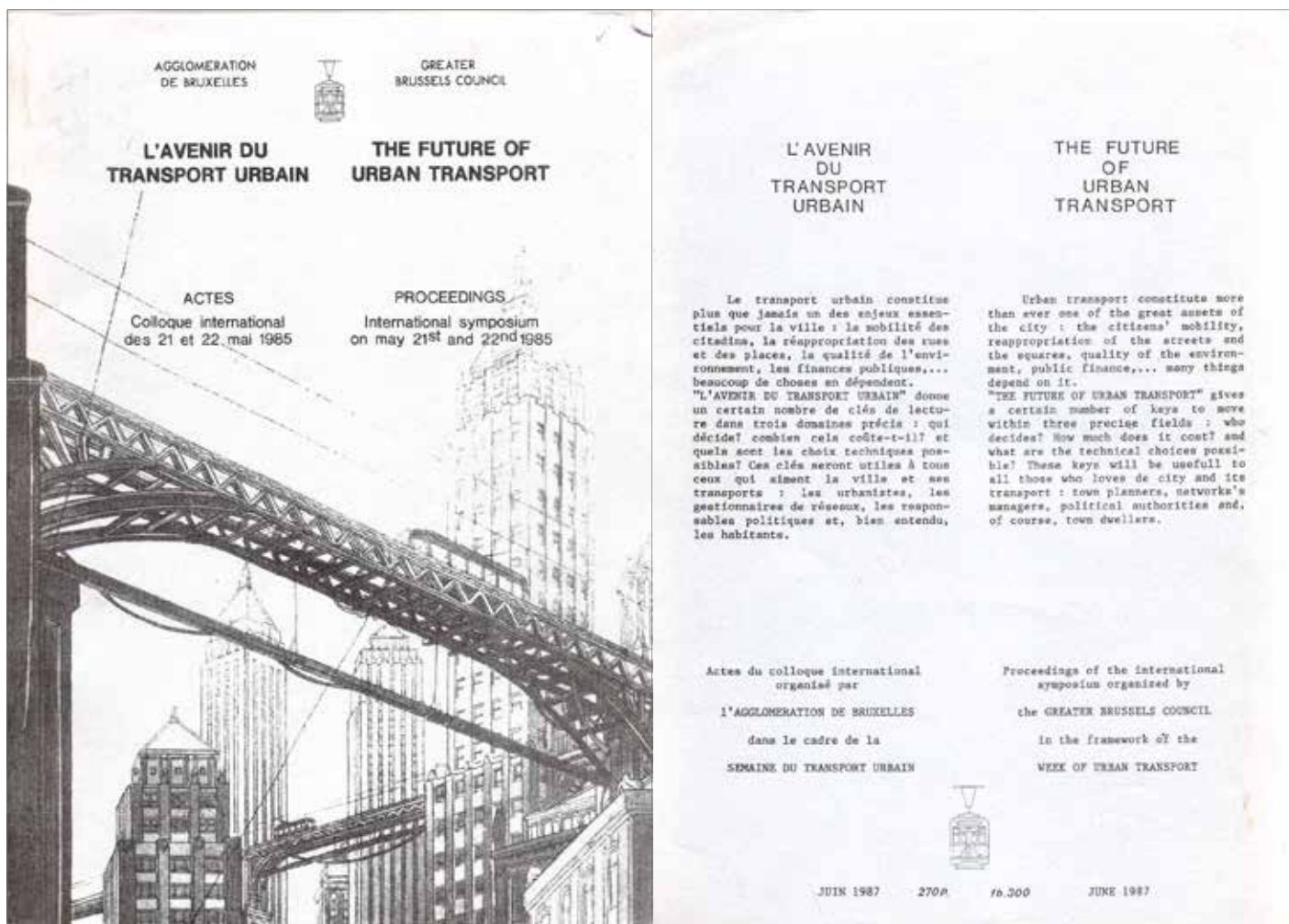
in het hart van de agglomeratie" (blz. 186) en verdedigen het principe van de bouw van een metro in Brussel. [citaten vrij vertaald] Twintig jaar later wordt in mei 1985 op initiatief van de Brusselse Agglomeratie een internationaal colloquium gehouden over "de toekomst van het vervoer in de stad". De samenvatting van de handelingen begint met enkele lijnen van de hand van Serge Moureaux en Guillaume De Raedt, de toenmalige scheidings van de Agglomeratie: "Dankzij dit colloquium hebben we kunnen aantonen in welke mate het stedelijk verkeer een element is van de stedelijkheid en de sociale vooruitgang, in welke mate ook de voorkeur die ze genieten kan variëren van land tot land: sommigen hebben begrepen dat het openbaar vervoer deel moet uitmaken van elk beleid om uit de crisis te geraken, anderen wanen zich nog steeds in de jaren '60 waarin de auto voorrang had en overmatig in infrastructuur werd geïnvesteerd". [vrij vertaald] We kunnen deze woorden lezen als een rechtstreekse kritiek op de standpunten die met name de Administratie Bruggen en Wegen handhaaft op het vlak van wegenwerken op het Brusselse grondgebied (er is overigens geen enkele spreker van de staatsdiensten). We hebben hier dus twee voorbeelden van programmatische documenten die op hun manier de contouren tekenen van wat vanaf de jaren 1990 de officiële houding van de Brusselse gewestelijke autoriteiten zal worden op het vlak van de inrichting van wegen, zoals we zullen zien in de volgende paragraaf.

2.3.4. De regionalisering

De oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 heeft ook bijgedragen tot de toegenomen prioriteit die het openbaar vervoer en de actieve modi krijgen in de programmering van het delen van de stedelijke openbare ruimte. De steun die ze momenteel op gewestelijk niveau genieten kan misschien in verband worden gebracht met een dubbele transformatie die het bestaan van een nieuw bevoegdheidsniveau teweegbrengt. Enerzijds brengt de oprichting van het gewest een hertekening met zich van wat politiek relevant is: tot dan toe waren de electoraten gemeentelijk of nationaal. Daar komt een gewestelijk electoraat bij, een niveau waarop specifieke politieke programma's kunnen worden voorgesteld. Met andere woorden, de pendelaar uit de andere gewesten is geen kiezer meer. Alle Brusselaars worden het daarentegen wel. Dat is voortaan dus de groep waarop de politieke voorstellen, met name inzake mobiliteit, zich zullen richten. De wending wordt duidelijk zichtbaar: bij de inrichting van de wegen wordt in de eerste plaats rekening gehouden met de inwoners van het gewest. Zo komen de intra-stedelijke verplaatsingen op de voorgrond en wordt de plaats die het autoverkeer inneemt tenminste op sommige

Figuur 18. Illustratie: De Brusselse Agglomeratie pleit voor een herziening van de omstandigheden van de stedelijke mobiliteit.

Bron: Cover van de handelingen van het colloquium *L'avenir du transport urbain* van 1985



problematische plekken verminderd. Het autoverkeer staat namelijk symbool voor de druk die een bevolking van buiten het gewest uitoefent³³.

De regionalisering is ook gelijk aan de transfer van bepaalde nationale administratieve bevoegdheden naar het gewestelijke niveau. Daartoe behoort het beheer van de niet-gemeentelijke wegen, meestal ook de wegen die het meeste autoverkeer te slikken krijgen. Het nieuwe Gewest komt nog voor een andere uitdaging te staan. Het moet zich verzekeren van de belastinginkomsten en deze indien mogelijk verhogen. Dat betekent, in de Belgische context, de stadsvlucht vermijden en de residentiële mobiliteit naar de hoofdstad bevorderen. Deze dimensie gaat op haar beurt ook bijdragen tot de legitimatie van de opwaardering van het openbaar vervoer en de inrichting van wegen die de actieve vervoerswijzen (stappen en fietsen) ten goede komen. Deze worden als stedelijk beschouwd terwijl de auto het voertuig van de bewoners van de provincie lijkt. De demografische veranderingen (groei van de Brusselse bevolking) en de evolutie van de gevoeligheden van de bewoners (toename van de bekommernis om het milieu) zullen deze tendens vanaf het begin van de 21^e eeuw bevestigen.

Anderzijds betekent de regionalisering ook een transformatie van de middelen die het mobiliteitsbeleid ter beschikking worden gesteld. Wanneer de eerste Minister-President van de Brusselse Executieve in 1989 verklaart dat “de tijd voor micro-investeringen gekomen is” (Sterck, 1993:31) formuleert hij tegelijkertijd een vaststelling en een programma: het gewestelijke budget zal niet toelaten een beleid van grote infrastructuurwerken te voeren. Dat soort beleid blijkt intussen overigens, na twee decennia van aanklachten door bewoners, onverzoenbaar met het “garanderen van het leven in de stad” (ibid.). Ook het lot van het openbaar vervoer (uitgezonderd de spoorwegen) wordt verbonden met dat van het nieuwe gewest: niet alleen de bevoegdheidsdomeinen met betrekking tot het gewest en de MIVB overlappen mekaar voortaan³⁴, maar hun doelstellingen op het vlak van stedelijk beleid worden samengevoegd via de combinatie van het beheerscontract en het bestek die voor het eerst worden aangenomen in 1990. Zo wordt de MIVB *de facto* een van de belangrijkste spelers van de Brusselse openbare ruimte en een volwaardige partner van de gewestelijke overheid. De voorrang die het openbaar vervoer krijgt in de programmering van het delen van de openbare ruimte die het gewest sinds zijn oprichting heeft voorgesteld (voornamelijk in de IRIS 1- en IRIS 2-mobiliteitsplannen) is de uitdrukking van deze samenloop van belangen die, zo kunnen we wel stellen, de staatshervorming van 1988 met zich bracht.

Op vlak van menselijke middelen, moet de nieuwe gewestelijke administratie die in 1989 ontstaat, personeel aanwerven dat kennis heeft van en interesse in de Brusselse realiteit. Een van de modaliteiten voor deze aanwerving bestaat erin niet alleen personeel over te nemen van de ten grave gedragen Agglomeratie maar ook bepaalde personen binnen te halen uit het Brusselse verenigingsleven die altijd blij hebben gegeven van een gedegen expertise, meer bepaald op het vlak van publieke ruimten. Deze personen zijn de matiging van de druk van de auto en de inrichtingen die deze beperken meestal gunstig gezind. Ten slotte loopt de regionalisatie

gelijk met de ontwikkeling van een aantal Europese publieke beleidsmaatregelen, waaronder verscheidene politieke handvesten over de stad of wetenschappelijke en technische onderzoeksprogramma's die steden specifieke financiële of normatieve middelen aanboden om te investeren in innovaties die een zogenaamd duurzame mobiliteit in de hand werken (zie Lannoy, 2004a, voor de intelligente kruispunten in Brussel; en Hamman, 2012 voor een vergelijking met het geval van Lyon). Bovendien vormt mobiliteit misschien wel een van de eerste materies die worden beheerd door een Brusselse “hoofdstedelijke gemeenschap”, een virtueel supraregionaal bevoegdheidsniveau dat wordt geprogrammeerd door een speciale wet die in 2012 wordt gestemd in het kader van de zesde staatshervorming, maar waarvan de bevoegdheid – nog steeds virtueel – beperkt zou blijven tot het beheer van het wegverkeer op de ring, het GEN en het gewestelijke openbaar vervoer dat aan haar bevoegdheid ontsnapt (Van Wynsberghe, 2013:7).

In zekere zin passen de verschillende evoluties binnen de lijnen van dit belangrijke programmatische document van de Brusselse publieke actie, nl. de “Ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning” die op 26 juli 2013 wordt aangenomen (B.S. van 03/09/2013). Deze wil namelijk een grotere samenhang creëren dan vroeger (Misonne & Hubert, 2003) tussen het mobiliteitsbeleid van de gemeenten en dat van het gewest, om “de plannen en de voorschriften die zijn vastgesteld op het niveau van de Europese Unie, de federale Staat en de andere Gewesten en die een invloed hebben op de gewestelijke mobiliteit” (art. 6, §2.7) te integreren en systematisch een beroep te gaan doen op multidisciplinaire diagnoses over de toestand van de mobiliteit. Ze herinnert er ook aan dat het voornaamste instrument van het gewestelijke mobiliteitsbeleid de inrichting van de wegen is (art. 7): de aandacht moet uitgaan op “de ontwikkelingsperspectieven van dat gewestelijke wegennet, de inrichting van de openbare ruimte en de plaats die binnen de openbare ruimte wordt toegekend aan de verschillende vervoerswijzen”. Zoals we kunnen vaststellen vormt de definitie van de modaliteiten voor het delen van de wegruimten een belangrijke uitdaging van het Brusselse mobiliteitsbeleid, sinds de 19^e eeuw tot vandaag...

³³ In het Brusselse verenigingsleven gaan er regelmatig kritische stemmen op over wat sommigen incoherenties noemen in het mobiliteitsbeleid van de gewestelijke overheid: naast de “herverdeling” van de wegruimte ten gunste van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen, pleit ze tegelijkertijd voor verschillende maatregelen om het wegverkeer vlotter te maken en de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur (GEN, metro) die het pendelverkeer met de rand zou bevorderen (Schoonbrodt & Maréchal, 2000:77-78). Zo is Jean-Louis Thys, auteur van de brochure *De jacht op de files is geopend* (1990) die oproept de wegen terug te geven aan de Brusselaars, een van de eerste die het over een GEN heeft... (Damay, 2014).

³⁴ Dit krijgt vorm door de afschaffing in haar beheersorganen van de zetels van vertegenwoordigers van de provincie Brabant en de niet-Brusselse gemeenten die de MIVB aandoet (Sterck, 1993:33).

3. Gedeelde ruimten: van concept tot uitvoering

Isabelle Janssens en Pierre Vanderstraeten

De beste manier om voor te stellen wat een gedeelde ruimte is, is ongetwijfeld een ruwe schets maken van al haar eigenschappen om de verschillende onderlinge verbanden duidelijk te maken die haar vormen en die bijdragen tot een nieuwe visie op de stad.

Het ontwerp en de uitvoering van gedeelde ruimten onderzoeken, nodigt namelijk uit om de formele uitdagingen en de gebruiken in perspectief te plaatsen die de algemene evolutie van onze publieke ruimten naar de vermindering van de snelheid van de voertuigen en de verbetering van de woonbaarheid van de stad kenmerken na decennia van inrichtingen van gescheiden ruimten.

Sinds het eerste Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) van 1995 is de bewustwording van de impact van de inrichting van wegen op de woonbaarheid van de stad, verbonden aan de ontwikkeling van verblijfsactiviteiten en van openbare ruimten die een grotere diversiteit aan gebruiken en gebruikers toelaten.

Zo streeft elke openbare ruimte meer naar een mix naargelang de gebruiken en functies die een weg wil huisvesten. De opeenvolgende GewOP's en het ontwerp-GPDO hebben deze wil altijd duidelijk bevestigd. Zo zag een specialisatie van de wegen het daglicht, die berust op een compromis tussen verblijfs- en verkeersfuncties. Deze specialisatie van sommige wegen voor de verblijfsfunctie zet de deur open voor concepten die een grotere mix mogelijk maken zoals zones 30, woonerven en erven, maar ook verkeersvrije zones. Het beleid voor de ontwikkeling van de actieve verplaatsingswijzen, stappen en fietsen, vindt in deze opvattingen een bijzonder vruchtbare voedingsbodem.

Zo is het de bedoeling dat de lokale wegen, die 70% van het Brusselse wegennet uitmaken, zone 30 worden³⁵. De grotere mix die de woonerven op het moment van het GewOP vertoonden, werd vervolgens in deze aanpak opgenomen³⁶. De gedeelde ruimten, zoals ze sinds de creatie van het erf zijn ontwikkeld, laten toe hun toepassingsgebied uit te breiden naar andere hiërarchische wegniveaus zoals de wegen tussen wijken.

De opkomst en de concretisering van wat steeds meer algemeen wordt erkend als het referentiekader voor de gedeelde ruimte wordt beïnvloed door de erkenning van het overwicht van de verblijfsfunctie op de transitfunctie. De bevestiging van de verenigende rol van de openbare ruimte krijgt in dit referentiekader weer een krachtige betekenis. Ze wil namelijk tegelijkertijd de gebruiken – verplaatsing, verblijf en diensten –, de ruimten – de zijdelingse verbanden van de tegenover elkaar liggende gevels en de opeenvolgingen in de lengte –, en de actoren die betrokken zijn bij het onderzoek en de definitie van een gemeenschappelijk project samenbrengen.

³⁵ In 2013 heeft 44% van de lokale wegen reeds het statuut van zone 30 (Lebrun et al., 2014).

³⁶ Richtplan voor de invoering van zones 30, woonerven en verkeersvrije zones op het wijkwegennet (Regeringsbesluit van 2 mei 2002).

Dit hoofdstuk mengt expertise en ervaringen en is onderverdeeld in vier delen. Na een eerste definitie en uitleg van het concept “gedeelde ruimte” worden de belangrijkste redenen uiteengezet die de verschijning ervan verklaren en toelaten de veranderingen die aan de gang zijn, te meten. Daarna volgt de ontwikkeling van de grondslagen van het concept ten opzichte van de verwachte effecten en ten slotte een overzicht van de bijzondere uitdagingen en beperkingen waarmee we rekening moeten houden bij de uitvoering en begeleiding van projecten voor de inrichting van de gedeelde ruimte.

3.1. Definitie

3.1.1. Van wegcode tot straatcode: woonerf en erf

Vanaf eind jaren 1960 verschijnen eerst in Nederland en daarna in talloze andere Europese landen de *woonerven*. Deze geven vaste vorm aan de principes en de filosofie van de gedeelde ruimte. Nog steeds in Nederland ontwikkelen zich vanaf begin jaren 1990 op aanraden van ingenieur en stedenbouwkundige Hans Monderman, gedeelde ruimten in meer dichtbevolkte en gemengde contexten. In de jaren die volgen worden deze nieuwe opvattingen die de uitbreiding voor ogen hebben van de principes van het woonerf naar grotere wegen geleidelijk opgenomen in de wegcodes van verschillende Europese landen. Zo is er vanaf 2004 sprake van erven in onze straatcode. Het idee om een straatcode in te voeren dook een eerste maal op in Brussel in 1988 in het kader van een *Ecole urbaine* van het Atelier de Recherche et d'Action urbaines (ARAU).

De Belgische wegcode voorziet sinds 1978 het statuut van “woonerf”. De verkeersregels in deze zones zijn heel eenvoudig: bestuurders mogen voetgangers niet in gevaar brengen, noch hinderen, en moeten indien nodig stoppen. Ze moeten eveneens dubbel voorzichtig zijn in het bijzijn van kinderen want, bovenop het feit dat ze de hele openbare weg mogen gebruiken, is spelen in de straat eveneens toegelaten. Om een vreedzaam samenleven te garanderen, wordt de maximumsnelheid er beperkt tot 20 km/uur. De voorrang tussen voertuigen wordt geregeld volgens de voorrang van rechts.

Waar het vroeger slechts per definitie van toepassing was op straten van residentiële aard, zijn er weinig woonerven ontstaan, ook wegens de zeer strikte ontwerpregels en de kosten die deze wijziging van het wegennetprofiel met zich meebrengen. Derhalve werd de voorkeur gegeven om een zone 30 in te bouwen in woonwijken.

Geleidelijk werd er naast de behoeften van de in beweging zijnde of stilstaande gemotoriseerde voertuigen ook rekening gehouden met de behoeften van andere gebruikers. De hardnekkige concurrentie voor elke centimeter openbare ruimte die hieruit voortvloeit, in het bijzonder in stadszones en in reeds volgebouwde zones, vereiste een zekere soepelheid van de inrichtingsprincipes.

Bij de oprichting van de straatcode in 2004 werd de wegcode verrijkt met een tweede ontwerp, dat van de "erven". De verkeersregels blijven grotendeels dezelfde dan deze die reeds van toepassing zijn voor de woonerven en hetzelfde verkeersbord (F12a en F12b) is van toepassing op beide zones.

Figuur 19. Verkeersbord F12a (links) en F12b (rechts)



In eerste instantie blijven de regels voor het ontwerp van het erf ook dezelfde, met als enige verschil de uitbreiding van het toepassingsgebied van het statuut: er mogen commerciële, recreatieve, ambachtelijke, onderwijsactiviteiten... zijn. Een erf moet dus niet meer louter residentieel zijn. Aangezien infrastructuur een materie van de gewesten geworden is, nemen bepaalde gewesten later dan ook het initiatief om de implementatievoorwaarden van dit statuut te wijzigen. Zo keurt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gewestelijke omzendbrief goed over de woonerven en erven (gewestelijke omzendbrief van 9 september 2013) die onder meer de versoepeling opneemt van de zolang gewenste infrastructuuregels, de noodzaak om rekening te houden met de toegankelijkheid van de PBM en de toegang van deze zones voor openbaar vervoer. Zo heeft het gewest op soepele wijze de implementatie van gedeelde ruimtes begeleid door de ontwerpers een grote vrijheid te verlenen.

De gedeelde ruimtes die zich in het Brusselse Gewest zullen ontwikkelen, zullen dus tot stand komen onder het voorwendsel van het statuut van erf met voorrang voor de voetganger.

3.1.2. Inrichtingsprincipes

Een ruimte zonder hoogteverschillen, zonder duidelijke scheiding maar met een zekere herverdeling van het gebruik van de ruimte aan de hand van benadrukte ingangen, straatmeubilair met een sociale functie, plantsoenen, de aanwezigheid van water dat de gewenste trajecten voor voertuigen discreet omkadert: zo kunnen we een gedeelde ruimte omschrijven.

Het basiselement van een dergelijke ruimte is feitelijk een afwezigheid: de afwezigheid van scheidingen, van lineaire elementen, van de tekening van de weg en de voetpaden, van wegmarkeringen, verkeersborden en amsterdammertjes. Deze afwezigheid van herkenningstekens en de herschikking van het delen van de ruimte die eruit voortvloeit, vergen voorzichtigheid en respect tussen de gebruikers.

Aangezien de ontwerpprincipes zeer ver verwijderd zijn van de toepassing van standaardmaatregelen, zijn er geen minimumbreedtes zichtbaar op het vloeroppervlak. De voetganger wordt gerespecteerd, en niet zijn voetpad, de fietser en niet zijn fietspad... Personen worden gerespecteerd en niet alleen de ruimte die voor hen op de grond is uitgetekend... Deze totale ommekeer van gewoonten doet het gemotoriseerde verkeer vertragen en gebruikers oogcontact met elkaar zoeken. Om dit contact te garanderen moeten korte opeenvolgende wegdelen worden ontwikkeld terwijl het gezichtsveld zo open mogelijk blijft. "Breed" maar niet noodzakelijk ver zien helpt enerzijds te anticiperen op de ontmoetingen tussen gebruikers en anderzijds een snelheid te handhaven die aan de context aangepast is.

De gedeelde ruimtes zijn daarom geen lege ruimtes. Deze ruimtes zijn het permanente toneel van verblijfsactiviteiten en voornamelijk niet-gemotoriseerde verplaatsingen. Ze zijn bemeubeld en ingenomen door menselijke activiteiten en niet meer alleen door het verkeer. Naarmate de uren en seizoenen verstrijken, moet de ruimte tot leven kunnen komen, worden ondersteund en gestimuleerd om de goede werking van de ruimte te garanderen.

De inplanting van straatmeubilair met een sociale functie, zoals banken die uitnodigen om een tijdje te blijven zitten, maar ook elementen die het aangenaam maken, zoals verlichting, waterpunten en plantsoenen creëren een ruimte waar in de eerste plaats de bewoners voordeel uit halen. Al deze ingrediënten hebben niet alleen de ambitie om de kwaliteit van de plek te garanderen maar kunnen ook de gebruiken samenbrengen. De groepering van het meubilair is gunstig vanwege het versterkende effect op de sociale interactie én de ruimte die het kan vrijmaken. De bijdrage van privé-initiatieven zoals de ontwikkeling van terrassen en kraampjes zal dit kader nog versterken door bepaald gedrag te bevorderen of te verhinderen. Terrassen langs de gevels helpen de onderbroken streep voor personen met een beperkte mobiliteit vrij te houden (zie punt 3.4.5.) en te verhinderen dat voertuigen langs de gevels halthouden. Dit lukt allemaal zonder een beroep te moeten doen op wettelijke verbodsbepalingen.

De afwezigheid van herkenningstekens die tot oogcontact verplicht dringt zich van bij het binnenkomen op. De sfeer van de gedeelde ruimte moet doorschemeren in de omgeving ervan. Een duidelijke en toch geleidelijke overgang veegt de herkenningstekens weg en dwingt de gebruiker om aanwijzingen te zoeken en zichzelf daartoe in staat te stellen.

3.2. Context van de (her)opkomst

Het is belangrijk om de redenen te situeren die deze opkomst en de ontwikkeling van het concept van gedeelde ruimte kunnen verklaren. Eigenlijk gaat het eerder om een heropkomst als tenminste het naast elkaar bestaan van gebruikers en gebruiken die de gedeelde ruimten kenmerkt fundamenteel overeenstemt met de werking van de publieke ruimten in onze Europese steden vóór de modale segregatie (zie eerste hoofdstuk van dit *Katern*). We kunnen vier hoofdredenen aanhalen om deze heropkomst te begrijpen: de transformatie van het stedelijk beleid, de opmars van de milieu-agenda en de duurzame stad, de uitdagingen van de volksgezondheid en de evolutie van de gedragswetenschappen.

3.2.1. Transformatie van het stedelijk beleid

De versnelling van de mondialisering en de concurrentie tussen steden die deze voortbrengt, heeft doorgaans de neiging om het Europese stedelijk beleid te overladen met uitdagingen en ambities om de sociale cohesie te garanderen die de verzwakking van het beleid inzake inkomensherverdeling van de dertig glorieuze jaren hadden tenietgedaan. Zo ziet de organisatie van de stad, haar wijken en publieke ruimten zich genoodzaakt voor sociale samenhang en inclusie te zorgen, alsook voor culturele verrijking. In dat perspectief wordt de openbare ruimte opgewaarderd als steun van een zo breed mogelijke waaier activiteiten van het openbare leven waarin passage, verblijf en diensten vervat zitten en die om een optimale polyvalentie vraagt.

Deze context zet de steden er ook toe aan om een beleid te gaan voeren van verfraaiing en opwaardering van hun erfgoed, met name door de overerving van het uitdrukkingspotentieel van de publieke ruimten die al te vaak zijn ingenomen door het autoverkeer, alledaags zijn gemaakt en verzadigd door allerlei weginfrastructuur.

Dit beleid past ook in een economische agenda met het oog op het promoten van de stadscentra en een actieve steun aan hun economische ontwikkeling in de ruimste zin, in een context van concurrentie tussen de stadscentra en hun rand waar zich grote shopping- en recreatiecentra vestigen.

Tegenover deze dominante stroming ontwikkelt zich wat in de toekomst een vloedgolf kan worden die we kunnen omschrijven rond en op basis van het beleid op het vlak van verhuizing, reterritorialisering en promotie van een kringloopeconomie. Het is interessant om vast te stellen dat deze opkomende ambities de openbare ruimte *de facto* de rol teruggeven van verzamelplaats en ondersteuning van een meer gediversifieerde stedelijke vitaliteit waarin woonomgeving, materiële en immateriële economische activiteiten en stedelijke diensten verstrengeld zijn. Deze gemengdheid heeft de neiging de toe-eigening van de publieke ruimten te bemoeilijken.

3.2.2. Opmars van de milieu-agenda en de bewandelbare stad

Bovenop de sociale, culturele en economische agenda komt de milieu-agenda en ruimer gezien via deze toegangspoort, het beleid van de duurzame stad. De gedeelde ruimte draagt niet alleen bij tot de vermindering van de CO₂-uitstoot door voorrang te geven aan de actieve verplaatsingswijzen. Ze biedt daarnaast het voordeel dat ze kan bijdragen tot een betere milieu-impact van de stad door haar middelen te beheren met haar polyvalentie – minder ruimte voor meer gebruiken – en door meer ruimte beschikbaar te maken voor plantsoenen in volle grond en alternatieve beheermiddelen voor regenwater. Langzaam en soepel rijdende

gemotoriseerde voertuigen, zonder schokken, wat in de gedeelde ruimte aan de orde is, versterkt deze milieuvoordelen door de geluidshinder van het verkeer fors te verminderen. Andere geluidshinder van nachtelijke verblijfsactiviteiten kan de bewoners echter storen. Het is dus belangrijk dat de openbare ruimte evenwichtig wordt verdeeld tussen terrassen, handelszaken en woonmilieu om de verschillende verblijftypes die de openbare ruimte kan huisvesten, te respecteren.

Ruimer gezien tracht de gedeelde ruimte een algemeen concept te worden waarvoor verschillende opvattingen bestaan. Het wordt gebruikt in het kader van duurzame wijkprojecten als uiting van een nieuwe opvatting over de openbare ruimte die gebaseerd zou zijn op een niet-sstraatgebonden taal om het stappen te promoten en een sterk gevoel van betrokkenheid te creëren waarop ecologisch burgerengagement gestoeld is. Zo berust de ambitie om de “bewandelbare stad”³⁷ te ontwikkelen niet alleen op een planning van de functionele dichtheid en de mix die gekoppeld is aan het openbaarvervoernet, maar ook op een aantrekkelijke, veilige en comfortabele inrichting voor de actieve vervoerswijzen die het mogelijk maakt niet afhankelijk te zijn van de auto.

3.2.3. Uitdagingen van de volksgezondheid

De bewandelbare stad past in deze ruime beweging van bekommernissen om de volksgezondheid waarvoor inrichters, stedenbouwkundigen en architecten deels verantwoordelijk zijn, door binnen het grondgebied beperkingen en opportuniteiten te organiseren voor het woonmilieu en alle activiteiten. De bovenmatige ruimtelijke spreiding van het woonmilieu en deze activiteiten en de gemotoriseerde verplaatsingen die ze met zich brengt zijn de oorzaak van een slechtere luchtkwaliteit en zorgen ervoor dat onze samenleving een te sedentair leven gaat leiden met obesitas tot gevolg. In de loop van de 19^e en 20^e eeuw was het de strijd tegen besmettelijke

³⁷ Zie in dit opzicht de maatregelen die ten gunste van de “stad van de nabijheid” werden voorgesteld in het ontwerp-GPDO.

Figuur 20. Rue du Vieux Marché aux Vins in Straatsburg

Foto: Pierre Vanderstraeten



ziekten die belangrijke en succesvolle transformaties en aanpassingen van onze woonomgeving teweegbracht. Vandaag heeft het beleid voor de verbetering van de volksgezondheid de vermindering op het oog van ziekten die gerelateerd zijn aan de levenswijze waarin lichaamsbeweging een centrale rol speelt (Gehl en Svarre, 2013). Een gezond leven in een gezonde omgeving vindt in het stappen en fietsen een uitstekende voedingsbodem dankzij de combinatie van de talloze voordelen op het vlak van kostprijs, luchtkwaliteit, sociale interactie, het gevoel van lichaamsbeweging en het gebruik van verschillende zintuigen...

3.2.4. Evolutie van de gedragswetenschappen

In een algemene wetenschappelijke context waarin de interesse voor de ontwikkeling van systemische, transversale en interdisciplinaire benaderingen en methoden toeneemt, wist de evolutie van de kennis van het menselijke gedrag de complexe relaties van onderlinge afhankelijkheid aan te tonen tussen gebruikers onderling en tussen gebruikers en omgeving. Zo integreerde de studie van verkeersongevallen in haar analyses en aanbevelingen geleidelijk de gedragsdimensie in de technische dimensie die grotendeels de overhand had. De psychologische theorie van het risicogedrag (Wilde, 2001) volgens dewelke individuen zich gedragen naargelang hun perceptie van het risico, waardoor hun waakzaamheid omhoog gaat in situaties die ze gevaarlijk achten en omlaag wanneer ze zich voldoende beschermd voelen, heeft als basis gediend voor een ruimere visie op de ruimtelijke omstandigheden van de wederzijdse responsabilisering van de gebruikers van de openbare ruimte. De overmatige beveiliging en overreglementering van de openbare ruimte zou leiden tot een deresponsabilisering van de gebruikers en een groter risico op ongevallen door een verminderde waakzaamheid en aandacht voor elkaar. De veiligheid van de eigen rijbanen, die eerder subjectief dan objectief is, vermindert de beheersing en de competenties van de gebruikers door hen de mogelijkheid te ontnemen om situaties, die nooit van een zeker risico gespeend zijn, op gepaste wijze te beheren. Nog ruimer gezien zou de modale segregatie van de openbare ruimte, die we vandaag nog steeds kunnen zien in de soms overmatige ontwikkeling van eigen rijbanen, volgens sommige auteurs tegenstrijdig zijn met de vorming van een sociabiliteit die berust op het delen van conventies en sociale routines³⁸.

Dat neemt niet weg dat de modale segregatie van de openbare ruimte ten gunste van de auto sterk heeft bijgedragen tot de vermindering van de verblijfsactiviteiten en dat de gedeelde ruimte met name kan helpen om deze opnieuw in te voeren volgens de bekommernissen van de samenleving. Veel meer dan de onderhandelingen, wrijvingen en compromissen tussen voetgangers, fietsers en automobilisten, kunnen ook de interacties en transacties tussen voetgangers, tussen voorbijgangers en "verblijvers" en tussen bewoners en "verblijvers" worden bestudeerd om het sociale en multiculturele samenleven in onze openbare ruimten beter te begrijpen.

³⁸ "De reden voor de inrichting van dergelijke gescheiden banen schuilt meestal in de vaststelling van een verzwakking van de regels voor het delen van het publieke domein. De "eigen rijbanen" zouden zo, veel meer dan een verhoogde beveiliging van de stad, afhankelijk zijn van een inrichting van de ruimte om de gebruiken te beperken. Bij gebrek aan beleefdheid of gedeelde regels is het de ruimte zelf en niet langer de burger die moet garanderen dat de gebruiken op het publieke domein naast elkaar kunnen blijven bestaan" (Landauer, 2009: 46).

3.3. Bedoelingen en effecten

Meer nog dan de invoering van de straatcode is de opvatting over de gedeelde ruimten gestoeld op enkele richtprincipes die de inrichtingen beter willen afstemmen op de praktijken van de gebruikers.

3.3.1. Evolutie van de verkeersveiligheid

De opvatting over de gedeelde ruimten staat zo ver van de gebruikelijke recepten die worden toegepast om de verkeersonveiligheid te doen afnemen dat we ons de vraag moeten stellen over haar impact hierop.

We herinneren er in de eerste plaats aan dat bij de herinrichting van een openbare ruimte ruimere doelstellingen spelen dan alleen de verbetering van de verkeersveiligheid. We kunnen de effecten hierop niet los zien van die op de gezelligheid en de levendigheid van de plek. Een verbetering van deze laatste aspecten kan het gebruik door actieve vervoerswijzen namelijk doen toenemen wat op zijn beurt hun zichtbaarheid ten goede komt en bestuurders inspireert tot meer respect.

Hoewel de inrichting niet altijd een verbetering van de veiligheid nastreeft, kan ze deze echter niet doen verslechteren. Verschillende studies vóór en na de inrichting (CERTU, 2012, Grontmij, 2008) vertonen uiteenlopende resultaten maar besluiten meestal op een positieve noot, hoewel ze benadrukken dat ze slechts gedeeltelijk zijn en het hen ontbreekt aan oudere gegevens. Alles hangt uiteraard af van het niveau van onveiligheid van de vorige inrichting en de evolutie hoe de verschillende verplaatsingswijzen haar bezoeken.

In erven moeten conflicten niet systematisch uitgesloten zijn, maar kan de inrichting de oplossing vergemakkelijken (CERTU, 2012). Een beheerste snelheid en een ruimte zonder barrières geven gebruikers immers voldoende tijd en ruimte om te anticiperen of conflicten terug te dringen (Lutz, 2011). In casestudies merkt men ook dat het aantal ongevallen en de snelheid over het algemeen dalen. Ongevallen die zich wel nog voordoen, zijn ook minder ernstig.

De inrichting van gedeelde ruimten dwingt de gebruikers om zich aan het onverwachte te verwachten, dat echter voorspelbaar blijft, en verhoogt hun waakzaamheid ten opzichte van anderen. De verdwijning van eigen ruimten voor elke gebruiker en het weglaten van de traditionele herkenningmiddelen kan sommige gebruikers echter een ongemakkelijk gevoel geven. Dat is voornamelijk het geval voor kinderen, oudere voetgangers en personen met een verminderde mobiliteit. Hun indruk van de evolutie van de veiligheid kan in sommige gevallen zelfs negatief zijn, zonder dat dit zich vertaalt in de ongevallencijfers. Dezelfde categorieën van gebruikers zeggen daarentegen deze ruimten gemakkelijker over te steken en erkennen dat ze aan minder snel verkeer zijn blootgesteld (Grontmij, 2008). Het is ongetwijfeld nuttig deze percepties te begrijpen en ze in het verband te plaatsen van, enerzijds, het gewicht van de ervaring van gescheiden ruimten voor de oudere personen en, anderzijds, van de algemene context van de zorg voor en bescherming van kinderen door gespecialiseerde middelen en inrichtingen waardoor ze bevrijd zijn van de gevaren van de straat. Met de kwetsbaarheid van deze specifieke gebruikers moet niettemin rekening worden gehouden bij het ontwerp van de inrichting. Dat kan door bijvoorbeeld aangepaste geleidingsmiddelen te ontwikkelen of door delen van de ruimte volledig te behoeden voor het gemotoriseerde verkeer.

Uiteindelijk betekent het Franse woord voor veiligheid, “sécurité”, als we naar zijn etymologie kijken “zonder zorgen”, “gerust gemoed” (se, persoonlijk voorvoegsel, en *curare*, zich zorgen maken, zorg dragen). Zullen de waakzaamheid en wederzijdse aandacht die aangewezen zijn in de gedeelde ruimte en die berekend zijn op de sociale interacties die zich in de openbare ruimte afspelen, de veiligheid niet nuanceren en complexer maken als we er, kunnen we stellen, een positieve en productieve vorm van onveiligheid in vermengen? Op die manier zal de verkeersveiligheid nooit de veiligheid van de straat zijn.

3.3.2. Langzame vlotheid of continue langzame beweging

De traagheid die is voorgeschreven op de erven is niet minder efficiënt op het vlak van tijdswinst als snelheid, wel integendeel. Langzaam en continu rijden is over het algemeen doeltreffender dan afwisselend snel rijden en stilstaan zoals meestal in de stad over een parcours met telkens weer verkeerslichten, voetgangersoversteekplaatsen en andere vertragsmiddelen.

Het feit dat langzaam rijden geen tijdverlies met zich brengt en zelfs kan helpen tijd te winnen wordt bevestigd in andere omstandigheden zoals Olivier Rey herinnert: “zoals de deuren van een schouwburg die ruimschoots voldoen om de toeschouwers door te laten wanneer deze langzaam gaan, maar verstopt raken wanneer een menigte in paniek zich erop stort” (Rey 2014: 181). Een tragere verplaatsing maar tegen een constante snelheid houdt het verkeer vlot en is daardoor soms zelfs efficiënter dan sneller rijden. Voor een compromis tussen snelheid en traagheid moeten langzaam en snel in de tijd of in de ruimte samen bestaan. Het compromis moet aanvaardbaar en aanvaard zijn zodat de vlotheid in alle situatie wordt gehandhaafd (Grenelle des mobilités, 2012).

3.3.3. Beschikbaarheid voor de ruimste waaier aan activiteiten van het openbare leven

Wanneer Jane Jacobs in 1961 waarschuwt voor “de afstoting van de auto door de stad”³⁹, bedoelt ze dat het belang en de intensiteit van de sociale

interacties in de openbare ruimte van dien aard zijn dat ze de plaats voor de auto doen krimpen en dat het stedelijke beleid bijgevolg moet trachten deze vitaliteit te versterken als randvoorwaarde voor elke verkeersmaatregel die naam waardig. Wanneer geen verwachtingen en aspiraties voor andere vervoerswijzen voor de toe-eigening van de openbare ruimte worden geuit dan verplaatsing, heerst deze “onverdeeld” in de planologie. De gedeelde ruimte ondersteunt deze vitaliteit door een grotere beschikbaarheid en efficiëntie te bieden voor de gezamenlijke functies van passage, verblijf en diensten die de openbare ruimte vervult. De gesegregeerde inrichting van de openbare ruimte ten gunste van de logica van de verkeersstromen heeft grotendeels bijgedragen tot de verzwakking van de uiting van deze vitaliteit door een gebrek aan verblijfsactiviteiten en door een afstand te creëren tussen de binnenactiviteiten in de bewonersruimten en de buitenactiviteiten in de openbare ruimte⁴⁰.

Het herstel van het evenwicht tussen functies en de stroom van auto's, voetgangers en fietsers wordt gemeten door deze stromen en de voetgangersoversteekplaatsen te tellen, door de variëteit en de omvang van de verblijfsactiviteiten op te tekenen – door meer te kijken naar de duur van de aanwezigheid – en door op te tekenen hoe externe toe-eigening de bewonersruimten verlengt (terrassen, voorpleintjes en -tuintjes, plantsoenen, fietsen...).

3.3.4. Vrijmaken en kwalificatie van de ruimte

De gesegregeerde openbare ruimte is geleidelijk zo verzadigd geraakt door meerdere soorten bekleding, verkeersborden, markeringen en wegsignalisatie die nodig worden geacht voor het goede beheer en de kruising van de verschillende verkeersstromen dat ze haar leesbaarheid als ruimte heeft verloren. De traagheid die in de code wordt voorgeschreven (max. 20 km/uur) nodigt uit om de ruimte vrij te maken en stelt de gebruikers van gemotoriseerde vervoerswijzen weer in staat stelt haar logica te lezen. “De ruimte aan het woord” kan deze gelegenheid om de inrichting en haar toebehoren te kwalificeren, samenvatten. De inspiratie van het ontwerp,

³⁹ Titel van hoofdstuk XVIII, blz. 439 van de Nederlandse versie (Jacobs, 2009).

⁴⁰ “Straten zouden moeten dienen om in te verblijven, en niet alleen om erdoor te rijden, zoals vandaag het geval is.” (Alexander et al., 1977: 590-591).

Figuur 21. Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek

Foto: Pierre Vanderstraeten



dat bevrijd is van de conventies van de weg en voorgevormde elementen, wordt gevoed door de contextuele eigenschappen, de geschiedenis van de locatie, de waterwegen, de microklimaten, de ontmoetingsplaatsen, de natuurlijke trajecten... Wie zich aan deze essentiële elementen houdt, zonder de ruimte te over-ontwerpen, door "voorkeur te geven aan de gom", brengt een transformatie teweeg in de ontwerpgewoonten.

Vanuit een ander oogpunt komt de kunst van de stedelijke samenstelling voort uit de kwaliteit van de uitdrukking van de onderlinge verhoudingen tussen openbare ruimte en het gebouwde. In dat opzicht verbetert de vrijgemaakte gedeelde ruimte de lezing en waardering van het niveau en de configuratie van de openbare ruimte, of in dit specifieke geval van het publieke volume, door de gevels die weer helemaal tot hun recht komen dankzij de openbare ruimte die ze in de verf zet, hun de echo met de tegenoverliggende gebouwen, de diepte van de perspectieven en het rassingseffect binnen een reeks biedt.

De onthulling van de transversale ruimtelijke verhoudingen die toelaat de omvang en de proporties van de profielen te waarderen zet aan om de relaties tussen binnen en buiten te stimuleren. Ze nemen de fysieke vorm aan van een veelvoud aan architecturale elementen die de stedelijke context vormen, of het nu gaat om deuren, portalen, vensters, etalages, loggia's, erkers, balkons, terrassen, puien, bogen, galerijen... Ze roepen ruimten op die het mogelijk maken om zich aan weerszijden van deze raamopeningen te bevinden, binnen en buiten. Deze activering van de gevels, "active frontage" volgens de Engelse uitdrukking, vormt ook de wenselijke aanvulling op de gedeelde ruimten gezien de weldadige effecten van de manier waarop ze elkaar wederzijds versterken⁴¹.

De verschijning van de eerste voetpaden in Brussel aan het einde van de 18^e eeuw (zie eerste hoofdstuk) past in de inrichting van de neoclassicistische stedelijke ruimte rond nieuwe perspectieven. Het voetpad, dat voortaan toeliet comfortabel "hoog op de stoep" te blijven lopen, benadrukt de lijnen van de horizontale compositie van de gevels (kroonlijsten, vensterlijsten en

⁴¹ We moeten opmerken dat deze interface tussen openbare ruimte en gebouwen het meer bepaald kan mogelijk maken opritten aan te leggen naar bestaande gebouwen met een hoger gelegen toegang. Zo wordt het comfort en de veiligheid die het vlakke karakter van de gedeelde ruimte creëert, enigszins verlengt.

sokkels). Helaas moet daarvoor de openbare ruimte in de lengte worden doorgesneden. Dat kan de appreciatie van de parallellepipedumvormige volumes die de wegruimten vormen uit balans brengen. Deze convergentie van lijnen kan ook het vluchtende effect versterken van de perspectieven en de vooruitgang van de voetganger monotoner en minder meetbaar maken.

3.3.5. Flexibiliteit en omkeerbaarheid van de inrichting

De onzekerheid over de toekomst van de mobiliteit in onze samenleving die onderhevig is aan een algemene versnelling van transformaties zonder voorgaande, kan alleen maar aanzetten tot een voorzichtige en zuinige houding. In het kader van de financiering van de werken, wordt de inrichting van het profiel van een weg gebruikelijk opgevat voor een termijn van ongeveer 70 tot 80 jaar terwijl de vervanging van de bestrating op kortere termijn kan worden voorzien, meestal om de 20 tot 30 jaar. In dat opzicht zijn de flexibiliteit en omkeerbaarheid van de inrichtingen een grote uitdaging waaraan de gedeelde ruimte tegemoetkomt vanwege haar vlakheid en veelzijdigheid.

Los van deze projectie in de tijd, brengt een overdreven strengheid van gesegregeerde inrichtingen vaak opstoppingen en een blokkering van de bewegingen teweeg die we ons hadden kunnen besparen zonder andere gebruiken te schaden in de context van een responsabiliserende traagheid.

3.3.6. Oogcontact

Het achterwege laten van de elementen van de taal van de weg en, bijgevolg, van de gedragscodes die ze inhouden, veronderstelt dat gebruikers hun manier van communiceren kunnen baseren op de gewone vormen van stedelijke hoffelijkheid die Hans Monderman samenvatte met de Engelse term "eye to eye contact". Het zou meer bepaald een soort verlenging zijn van het hoffelijke weggebruik tussen voetgangers dat Erving Goffman de "civil inattention", beleefde onachtzaamheid, noemde. Daarin regelt het spel van beleefde blikken de gezamenlijke aanwezigheid en gezamenlijke bewegingen en maakt deze mogelijk. De uitwisseling van blikken tussen voetgangers, fietsers en bestuurders berust op deze routines en geeft hen

Figuur 22. Grote Markt in Mechelen

Foto: Pierre Vanderstraeten



een grotere betekenis omdat ze in voorkomend geval kunnen uitgroeien tot een meer expressief herkenninggebaar omdat dubbelzinnigheid uitgesloten is. Dit gebaar getuigt van aandacht en welwillendheid die weinig uitnodigend blijven maar toch ontvankelijk maken voor een groter wederzijds respect.

Als tegenstroom voor dit perspectief verontrust het toenemende en zelfs exponentiële gebruik van gsm's, smartphones en koptelefoons door gebruikers van de openbare ruimte (Lebrun et al., 2014: 74-80) de beheerders die vandaag worden geconfronteerd met deze nieuwe fenomenen die afleiding en ongevallen veroorzaken.

De vraag in welke mate de gedeelde ruimte de negatieve effecten van deze nieuwe vormen van alomtegenwoordige gezamenlijke aanwezigheid kan terugdringen, verdient het op z'n minst om te worden gesteld. Het feit dat gebruikers van de openbare ruimte verbonden zijn met alomtegenwoordige netwerken waardoor ze helemaal opgaan in de communicatie op afstand, gaat gepaard met een verminderd wederzijds aandachtsvermogen. Volstaan responsabilisering maar ook de verfraaiing van de gedeelde ruimten om deze trend tegen te gaan en hem voldoende terug te dringen? Welke rol kan de gedeelde ruimte spelen tegenover het risico dat het beroemde adagium "rijd, er is niets te zien" van de gesegregeerde stedelijke ruimte zich in nog sterkere mate voordoet in stedelijke ruimten die enigszins hyper-gesegregeerd worden door het bezoek van meer geïndividualiseerde gebruikers in eigen banen?

3.4. Uitdagingen en beperkingen

In de praktijk kunnen de voornaamste voorwaarden voor het welslagen van inrichtingsprojecten voor de gedeelde ruimte, voor en na hun realisatie, in de volgende punten worden geïdentificeerd en samengevat, alsook de uitdagingen en beperkingen die ze met zich brengen.

3.4.1. Relaties met stedenbouw

Het delen van de openbare ruimte zoals men dat hier voor ogen heeft, verwijst terug naar de contextuele voorwaarden die de aanwezigheid van voldoende voetgangers moeten garanderen met goede redenen om te verblijven en regelmatig over te steken en niet alleen loodrecht op de weinige kruisingen. Deze kritische massa aan voetgangers moet niet absoluut worden gezien maar in verhouding tot het aantal gemotoriseerde voertuigen⁴². Ze komt voort uit een stadsproject dat alle stedenbouwkundige hulpmiddelen inzet (meting van densiteit, functionele mix en toegankelijkheid) die nodig zijn voor de realisatie en de organisatie van verschillende sferen die worden gestructureerd door een openbare ruimte die samenbrengt, onthaalt en rekening houdt met alle gebruikers en gebruiken zonder te discrimineren. Zou het in dit opzicht niet voordeliger zijn om de gebruikelijke ontwerpbenadering om te keren door bij elk project voor de inrichting van de openbare ruimte in de agglomeratie, of het nu van een dorp, wijk of stad is, eerst uit te gaan van het delen van die ruimte, en, slechts in tweede instantie, een eventuele specialisatie van sommige van haar delen of haar geheel te overwegen?

⁴² Uit de Europese ervaringen die we tot nu kennen blijkt dat een drempel van om en bij de 15.000 gemotoriseerde voertuigen/dag een grens is waarboven de voetganger en fietser zichzelf geen prioritaire weggebruikers meer voelen. Deze drempel stemt bij benadering overeen met het onderscheid dat ze in Brussel maken tussen wegen tussen wijken en hoofdwegen.

Om de stedelijke evenwichten te handhaven blijkt het over het algemeen nodig om delen van de stad niet te overkwalificeren ten koste van andere delen. De mogelijkheid om een gedeelde ruimte in te richten vormt op zich een kostbare indicator om de stedelijke vitaliteit te beoordelen. Een referentiekader voor de inrichting dat de verschillende types openbare ruimte in overweging neemt en rond dit voorstel van subtractief design bouwt, zal toelaten de plaats van de auto in de stad tot juistere proporties terug te brengen en de afstoting van de auto in werking te stellen, om het met de woorden van Jane Jacobs te zeggen. In werkelijkheid zou een praktisch gevolg hiervan moeten zijn dat we op de vraag *wie* een straat oversteekt, kunnen antwoorden dat het de automobilist is die hem van het ene uiteinde naar het andere gebruikt en niet de voetganger die van de ene naar de andere kant gaat.

Deze omkering van het perspectief of herstel van het evenwicht ten gunste van de transversaliteit en de verenigende rol van de openbare ruimte is een werk van lange adem. We zien namelijk duidelijk hoezeer de gesegregeerde openbare ruimte de opvatting over de stedenbouwkundige planning kan besmetten die bijna systematisch haar perimeters in de as of aan de rand van weg afbakt in plaats van de achterkanten van de percelen te volgen. Deze afwijking heeft ertoe geleid dat het bouwblok de stedelijke ruimtelijke eenheid bij uitstek is geworden tegen alle morfologische en functionele logica in. Zo vermindert het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP), dat de bestemmingen per bouwblok onderverdeelt, de openbare ruimte tot een verkeersweg om "van A naar B te gaan", ongeacht de ruimten en activiteiten van de bewoners. Omgekeerd stellen we ook duidelijk vast hoezeer de specialisatie van wijken en stadscentra de openbare ruimte heeft besmet door ze te wijden aan gesegregeerde gebruikersstromen. Het zou in zekere zin zinvol zijn om na te denken over het verband tussen snelheid en specialisatie én tussen traagheid en diversificatie.

3.4.2. Proces en voortgang van een project

De kwaliteit van een inrichting van openbare ruimte is nauw (en tot op zekere hoogte onlosmakelijk) verbonden met de kwaliteit van het proces en de voortgang van het project. In dat opzicht is de kans dat een project voor gedeelde ruimte aan de behoeften en aspiraties van de gebruikers voldoet en dus slaagt, groter wanneer het wordt geleid in samenwerking met de betrokken actoren. De inrichtingswijzen van de openbare ruimte worden gekenmerkt door decennia van niet-delen omdat de logica van de "eigen plek" diep verankerd zit in onze lichamelijke en mentale ervaringen. Daarom is deze medebetrokkenheid des te belangrijker. De wil om deze inrichtingswijzen te veranderen kan geen ingang vinden zonder de steun van een collectief akkoord. Dat vraagt een enorme investering in de communicatie en uitleg van de verbeteringen die een gedeelde ruimte het dagelijks leven kan bijbrengen.

De instemming van de gebruikers stoelt namelijk op een gedetailleerde uitleg over de voordelen van de gedeelde ruimte qua uitbreiding van de gebruiks- en perceptiemogelijkheden. In geval van herinrichting – de overgrote meerderheid van de gevallen – is een zo objectief mogelijke kennis van de bestaande situatie voor de werken dus cruciaal om de vergelijking te kunnen maken. Hiertoe moeten idealiter minstens de volgende elementen worden opgetekend: de modale tellingen, de analyse van het aantal en de ernst van eventuele ongevallen, de trajecten en de omvang van de voetgangersverplaatsingen, het aantal, de locatie en de duur van de verblijfsactiviteiten, de punten van conflict tussen de verschillende gebruikers, de gebruiken van de ruimte voor de deuren, de toestand van de gevels enz.

3.4.3. Beheersmodaliteiten

Aangezien onenigheid de keerzijde is van het delen, kunnen zich spanningen en onenigheden voordoen over de wijze waarop de ruimte wordt ingenomen en ingericht. Hiervoor kunnen ongewone beheerswijzen nodig zijn aangezien de inrichtingen van de gesegregerde openbare ruimte vroeger volstonden om het gedrag voor te schrijven. Het is belangrijk dat het in de eerste plaats de gebruikers, bewoners en politiediensten zijn die instaan voor dit beheer. Fysieke correctiemiddelen zoals amsterdammertjes, palen of hindernissen mogen namelijk pas worden overwogen wanneer al deze menselijke tussenkomsten falen. Ruimer gezien komt het vermogen om conflictsituaties te beheren en te overkomen voort uit en getuigt van de vitaliteit van de stad die hier bijzonder op de proef wordt gesteld in een context van dichte en gediversifieerde gebruiken. In dat opzicht biedt de gedeelde ruimte ongetwijfeld een gelegenheid om de stedelijkheid te oefenen waarvan we de capaciteit moeten peilen tijdens de almaar talrijker wordende ervaringen.

Bovendien kunnen de betrokkenheid en de knowhow van de projectontwerper de eerste maanden na de inhuur van de inrichting worden benut in de doelgerichte communicatiemaatregelen waarover met de verschillende diensten is overlegd.

Daarnaast kunnen tijdelijke beheerswijzen van openbare ruimten een oplossing bieden voor deze problemen. Hoewel de ruimte is ingericht om door verschillende gebruikers en voor verschillende activiteiten op hetzelfde moment te worden gedeeld, kan er ook sprake zijn van gebruiksmodaliteiten die in de tijd gespreid zijn: parkeren 's avonds toegelaten (de rue de l'Ange in Namen, bijvoorbeeld), verkeersvrij gedurende de weekenden van mei tot oktober (Martigny in Zwitserland, bijvoorbeeld), "speelstraat" gedurende de schoolvakanties (wegcode: verkeersbord C3) enz.

In verscheidene Europese landen ontwikkelde zich sinds de jaren 1980 het beheer van de sociale tijden op gemeenteniveau. Nadat het in Italië werd ingevoerd onder impuls van de feministische beweging, ontwikkelt het zich verder in Duitsland en Frankrijk, voornamelijk in het kader van de gemeentelijke organisatie van "bureaux des temps". België heeft tot op heden nog niet in deze vorm van politiek beheer geïnvesteerd. Dat is absoluut te betreuren omdat dit beleid tot tal van overlegde oplossingen heeft geleid voor de uurgebonden problemen van het dagelijkse leven maar ook voor problemen met congestie en onderbezetting van de ruimte.

3.4.4. Stilstaan en parkeren

Om de ruimte zo soepel mogelijk te kunnen gebruiken en geen ruimte vast te zetten voor één gebruiker, is parkeren in woonerven en erven sowieso verboden. De ruimte wordt bevrijd van alle sporen van parkeren, zoals borden en stoepranden, en behoudt zo haar integriteit.

De handels- en verblijfsactiviteiten genereren daarentegen continue bewegingen, uitwisseling en verplaatsingen van al dan niet gemotoriseerde voertuigen, waarvan het stilstaan en parkeren moet kunnen worden beheerd. De reglementering laat dan ook de vrijheid om plaatsen op de grond af te bakenen terwijl het parkeren op alle andere plaatsen verboden blijft. Deze plaatsen moeten zeer discreet gemarkeerd zijn, ze moeten in zekere zin worden beschouwd als "tijdelijke eigen beddingen".

Hoewel de hele ruimte in theorie tijdelijk plaats kan bieden voor parkeren binnen afgebakende plaatsen, is het echter raadzaam bepaalde zones te vrijwaren. Dat geldt bijvoorbeeld voor de ruimte voor de gevels die de plek bij voorkeur is voor de meest kwetsbare personen, alsook de toegangen tot de zone om geen automobilisten aan te trekken die op zoek zijn naar een parkeerplaats... Parkeren draagt als onderdeel van de ruimte ook bij tot de sfeer van de gedeelde ruimte. Zo heeft geschrinkt parkeren de neiging de traditionele scheidingen weer tot stand te brengen tussen gebruikers door een scherm op te trekken tussen de geactiveerde gevels en de passagierruimte.

Net als voor elk inrichtingsproject kan een parkeerstudie aan het licht brengen waar er plaats overblijft, welke beschikbaarheden het oppervlak nu reeds biedt, in aanbouw zijn, gemeenschappelijk (kunnen) worden gebruikt. Daarna moet de balans worden opgemaakt van de verloren of gewonnen plaatsen. De voorkeur kan uitgaan naar kortparkeren om een ruimte te behouden die zoveel mogelijk vrij is. Hoewel parkeerplaatsen voor leveringen niet wenselijk zijn voor de organisatie en de werking van de gedeelde ruimte, kunnen leveringen plaatsvinden op de meest geschikte plaatsen, in de onmiddellijke nabijheid van de handelszaken, met respect voor de onderbroken strepen voor personen met een beperkte mobiliteit en de toegankelijkheid van de handelszaken en gebouwen.

Een goed begrip van de gebruiksregels kan worden verbeterd met informatie- en sensibiliseringscampagnes over de werking van de gedeelde ruimten. Aangezien dit soort ruimte nog zeldzaam is, hebben gebruikers nood aan informatie over wat wel en niet mag, meer bepaald op het vlak van parkeren. Net als elders moet controle echter ongeoorloofd gebruik kunnen bestraffen. Indien in een gedeelde ruimte geen enkele plaats voorzien is, betekent dit duidelijk dat parkeren volledig verboden is.

3.4.5. Mindervaliden

De eenheid, de vlakheid en de afwezigheid van opdeling van de gedeelde ruimten in eigen zones voor elke gebruiker heeft een niet te verwaarlozen impact voor personen met een beperkte mobiliteit. Voor personen die zich in een rolstoel, met een looprek, met een stok verplaatsen... is het achterwege laten van niveaunderschillen zoals stoepranden en stroomdraad een zegen. Dat geldt echter niet voor personen met een visuele beperking. Deze laatste zoeken wanneer ze zich verplaatsen naar elementen die hen kunnen leiden zodat ze zich vloeiend kunnen voortbewegen, de gevaarlijke zones kunnen detecteren en hun weg kunnen vinden. In gesegregerde publieke ruimten vervullen de stoepranden al deze rollen op min of meer succesvolle wijze. In een gedeelde ruimte moet in de eerste plaats de natuurlijke geleidende rol van de gevels worden benut. Geleidingsstrepen kunnen dit aanvullen. Deze zijn absoluut noodzakelijk in straten en op pleinen met een handelsfunctie waar personen met een visuele beperking voldoende afstand trachten te houden van de ingangen, etalages en eventuele kraampjes van winkels en diensten. Met de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit moet van bij het ontwerp van het project rekening worden gehouden om een geïntegreerde oplossing te bieden. Elke overlapping van geleidingsstrepen, herkenningselementen na de uitvoering dreigt grenzen te creëren of te zeer in het oog springende scheidingen die het verkregen evenwicht tenietdoen.

De veiligheid van deze personen, net als van alle anderen, wordt in de eerste plaats gegarandeerd door een toegenomen waakzaamheid van alle gebruikers.

In het kort

De overgang van een stad waar de openbare ruimte wordt gedeeld door alle gebruikers naar een stad waar deze ruimte gescheiden is in functie van de vervoerswijzen is het resultaat van een lang proces dat begint bij de overgang tussen de 18^e en 19^e eeuw en dat, na een overgangs- en conflictperiode van bijna een eeuw, in 1936 leidt tot een juridische kentering die reglementair een einde maakt aan de gedeelde ruimte en de voetganger een centrale rol geeft. Zo toonde het eerste hoofdstuk aan hoe, in de eerste plaats, de nieuwe praktijk van het wandelen de stedelijke ruimte geleidelijk structureerde door een eerste aanzet te geven voor de modale segregatie (lanen en ventwegen) en hoe, vervolgens, de specialisatie van de wegruimte toenam naarmate nieuwe vervoermiddelen hun opgang maakten, tot in 1936 de ommekeer kwam die de gesegregeerde ruimte bekrachtigde en voorrang gaf aan de verkeers- en parkeerfunctie van de openbare ruimte.

De periode na de Tweede Wereldoorlog, waarover het tweede hoofdstuk handelt, kende twee grote fasen in het ontwerp van de publieke ruimten en hun rol op het vlak van mobiliteit. De eerste wordt gekenmerkt door de voorrang die de auto krijgt in de stedenbouwkundige programmering. De toewijzing van het merendeel van de wegruimten (en ook de budgettaire middelen) aan het gemotoriseerde verkeer, die mogelijk gemaakt was door de kristallisatie van de reglementaire ordening van de openbare ruimte, vormt tot de jaren 1970 het leidende principe voor de inrichtingen die ze in Brussel plannen. Andere vervoerswijzen worden in de marge gedruwd: ze moeten de randen van de openbare ruimte delen of worden onder de grond verbannen om het wegverkeer niet te hinderen. Vanaf de jaren 1980 begint een tweede fase waarin het openbaar vervoer als prioritaire vervoerwijze wordt erkend in het ontwerp van de publieke ruimten en de stad in het algemeen. Deze ommekeer wordt officieel goedgekeurd in de politieke richting die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds zijn oprichting in 1989 kiest en het "memorandum over het verplaatsingsbeleid" dat hiermee gepaard gaat, tot vandaag met het IRIS 2-plan.

Deze historische overgang vindt echter plaats tegen de achtergrond van een dubbele constante. Enerzijds komt de situatie van de verplaatsingen in Brussel altijd op de proppen wanneer er zich een ernstig probleem voordoet dat dringend moet worden opgelost. De toestand van het openbare mobiliteitsaanbod wordt voortdurend beschreven als zorgwekkend omdat het voortkomt uit opvattingen over de inrichting die als verouderd worden beschouwd en de toekomstige ontwikkeling van de stad bedreigen. Een vernieuwde programmering van dit aanbod (infrastructuur, inrichting van de wegen, vervoersnetten, beschikbare diensten enz.) wordt dus telkens voorgesteld als iets dat tot de plicht van de overheid behoort. Anderzijds vindt het principe om het delen van de open ruimte te interpreteren als de segmentering ervan volgens de verschillende vervoerswijzen, waarvoor de naoorlogse functionalistische visie op stedenbouw pleitte, nog steeds op vele manieren weerklank in de hedendaagse stedenbouwkundige plannen: eigen zones, hiërarchisering van de wegen, uitbreiding van de metro, scheiding van de bovengrondse stromen enz.

Sommige innovaties hebben onlangs echter het principe van het delen van de openbare ruimte een veel meer letterlijke betekenis gegeven en gooien het postulaat van de noodzakelijke segregatie overhoop. Daarover buigen we ons in het derde hoofdstuk van dit eerste deel van het *Katern*. Het geleidelijk meer rekening houden met de behoeften van andere verplaatsingswijzen dan de auto, maar ook de opmars van de uitdagingen van de duurzame stad en de volksgezondheid brachten meer soepelheid in de principes van de stedelijke inrichting. Dit alles kreeg in 2004 vaste vorm in de "straatcode" en het concept van het "erf". Dit laatste concept illustreert in een radicale inrichtingsvorm de principes van een "nieuw" referentiekader voor de openbare ruimte: dat van de gedeelde ruimte of *shared space* die onbetwistbaar doet denken aan de toestand die van kracht was onder het ancien régime. Tegenstrijdig genoeg is de basis van een dergelijke ruimte nu net de afwezigheid van inrichting, scheiding, tekening van de weg en de voetpaden. Deerschikking van de gebuiken die eruit voortvloeit wil de functies van de openbare ruimte opnieuw diverser maken zodat de verkeers- en parkeerfunctie niet meer dominant is, maar ook de veiligheid en het respect tussen gebruikers doen toenemen door het risico te compenseren en een traag maar vlot verkeer te bevorderen. De voornaamste voorwaarden voor het welslagen van een inrichting van gedeelde ruimte in de praktijk zijn: een kritische massa voetgangers, een goede stedenbouwkundige en lokale integratie door samen te werken aan het project, een akkoord over het gebruik van de ruimte en de plaats die parkeren inneemt, alsook bijzondere aandacht voor personen met een visuele beperking.

Deze terugkeer naar het referentiekader van de gedeelde ruimte mag ons niet doen vergeten dat de voetganger in vergelijking met de situatie in het ancien régime, intussen, sinds 1934-1936, een specifiek juridisch statuut heeft gekregen en dat zijn gedrag sindsdien behoorlijk goed gereguleerd is. Hij kan zelfs strafrechtelijk vervolgd worden wanneer hij de geldende regels overtreedt, vooral op de wegen waar de modale segregatie meestal nog van toepassing is.

Zogenaamde open ruimten of, in een ander register, gedeelde voertuigen slaan vaak een bres in de heersende opvatting over gedeeld domein, ongeacht of ze materieel (stedelijke inrichting en uitrusting) of symbolisch (exclusief gebruik van een individueel privévervoermiddel) zijn. In zekere zin zijn deze recente initiatieven een logisch gevolg van het verlies van status van de auto en zijn individuele eigendom als enige referentie voor de inrichting van de stad.

Het delen van de openbare ruimte in de ruimte



In het tweede deel komen de voornaamste inrichtingen aan bod die een positieve of negatieve invloed hebben gehad op het vermogen van de wegen om plaats te bieden aan de verschillende verplaatsingswijzen (stapen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer), zowel in beweging als stilstaand. We hebben hiervoor een diachronisch perspectief gehanteerd. Dat wil zeggen dat we de evolutie van deze inrichtingen over de laatste tien jaar trachten te begrijpen in de mate van de beschikbare gegevens, of er minstens de tendensen uit te halen. In het referentiekader van de gedeelde ruimte worden de scheidelingslijnen tussen de vervoerswijzen minder strak en laten de evoluties zich niet alleen meten als verloren of gewonnen oppervlakte voor de ene of de andere verplaatsingswijze. Daarom melden we ook nieuwe vormen van modale mix binnen de wegruimten waarvan het ontstaan even belangrijk is.

De vermelde evoluties hebben voornamelijk betrekking op de mobiliteitsgebonden stedelijke openbare ruimte. Wij bekijken hier de bovengrondse wegruimte, ook wel "de straat" genoemd. Deze ruimte wordt dus gekenmerkt door de gebouwen die haar afbakenen. Ook groene ruimten vergeten we niet, maar we bestuderen ze niet op zich. De ruimten binnen de bouwblokken of gebouwen die openstaan voor voetgangersverkeer (metrostations, stations, enz.) komen ook niet rechtstreeks aan bod. Het zijn de grenzen van ons werk.

Het heeft geen zin de ruimte te meten die aan een of meerdere verplaatsingswijzen wordt toegekend als we niet naar haar effectieve gebruik kijken. Hoe neemt een vervoerswijze een ruimte in die aan haar is toegekend, of hoe kan ze die innemen? In dit gebruik kunnen dus herschikkingen plaatsvinden. Zowel voor wat het delen van deze ruimte betreft als van het in het netwerk brengen ervan, trachten we scharnierpunten of punten van eventuele wrijvingen tussen de verplaatsingswijzen die samen aanwezig zijn te analyseren.

Dit gedeelte is onderverdeeld in vier hoofdstukken, één voor elke verplaatsingswijze en volgens deze dubbele dimensie ruimte/gebruik.

Het eerste hoofdstuk – het vierde van het *Katern* – is gewijd aan de voetgangersruimte en schetst een beeld van de verschillende middelen voor het delen van de ruimte die worden ingezet om de scheiding (voetpaden), de veiligheid of de aanwezigheid van voetgangers (voetgangerszones, woonerven en erven) te garanderen. Vervolgens worden de verschillende aspecten van het gebruik van deze ruimte uiteengezet. De verblijfplaatsen en -ruimten vormen belangrijke knooppunten voor de burger die in de stedelijke structuur beweegt of stilstaat. Een structuur die ook het voetgangersnet en zijn toegankelijkheid bepaalt. Daarna plaatsen we de interactie tussen het wegnen voor auto's en de openbaarvervoersnetten in het licht van de oversteekplaatsen voor voetgangers.

Het vijfde hoofdstuk van het *Katern* heeft betrekking op de ruimte die voor de fiets wordt voorbehouden, door de herschikkingen van het delen van de openbare ruimte in het licht te stellen die de fietser van de weg willen scheiden of zijn doorgang en zijn veiligheid bevorderen. Vervolgens analyseren we in dit hoofdstuk de interactie van het fietsersnet met het openbaarvervoernet en komt ten slotte de vraag over het parkeren van fietsen in de stedelijke ruimte aan bod.

In het zesde hoofdstuk nemen we de ruimte onder de loep die gewijd is aan het openbaar vervoer door enerzijds de evolutie van de eigen trambeddingen en busbanen en de verankering van de haltes in de stedelijke ruimte te laten zien. Anderzijds tonen we de interacties tussen het openbaarvervoernet en het auto- en voetgangersnet om te begrijpen hoe het openbaar vervoer effectief gebruik maakt van de openbare ruimte.

Ten slotte beschrijven we in het zevende hoofdstuk de transformaties in de ruimte voor de auto, zowel rijdend (ruimte op de weg) als stilstaand (parkeren). Deze evolutie zet aan het denken over de snelheid van de auto in stedelijk gebied en het fenomeen van congestie.



4. Ruimte om te stappen

Céline Brandeleer en Thomas Ermans

We herhalen meteen al de gemeenplaats dat elke gebruiker van de openbare ruimte in de eerste plaats een voetganger is, ongeacht het vervoermiddel dat hij daarna gebruikt (Brussel Mobiliteit, 2011a). Het stappen gaat er allesbehalve op achteruit. Het is de hoofdvervoerswijze binnen Brussel geworden (37% in 2010 tegenover 32,6% in 1999) wanneer we de verplaatsingen bekijken vanuit het oogpunt van de wijze waarmee de langste afstand werd afgelegd. Als we echter rekening houden met alle modi die in een verplaatsing worden gebruikt, stellen we vast dat stappen wordt genoemd voor 75,1% van de interne verplaatsingen in het BHG (Lebrun et al., 2014). Wandelen is ook de verplaatsingswijze die de Brusselaars het vaakst gebruiken wanneer ze worden gevraagd naar hoe vaak ze gebruik maken van de verschillende modi die ze ter beschikking hebben. Zo stapt 80% minstens één dag per week “meer dan 10 minuten”, maar bijna 60% minstens vijf dagen per week (Lebrun et al., 2013). Dit groeiende en doorslaggevende aandeel van het wandelen in de hiërarchie van de verplaatsingswijze zet aan om de ruimtelijke herschikkingen in Brussel ten gunste van de voetganger te onderzoeken.

Veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen zijn de kernideeën voor het gewestelijke programma (Brussel Mobiliteit, 2011:45). Plaats geven aan voetgangers, de bestaande ruimte beter inrichten en beheren zijn de voornaamste hefboomen die in het Strategisch Voetgangersplan⁴³ (Brussel Mobiliteit, 2012a) zijn vertaald. Om zijn doelstellingen te behalen heeft het gewest ook een voetgangersvadecum uitgegeven dat een algemeen referentiekader moet worden voor de kwaliteit van de voetgangersruimten. Het derde katervan van dit Vadecum, GO10, bevat de voornaamste richtlijnen voor een stad waar voetgangers zich welkom voelen.

In dit hoofdstuk komt de plaats van het stappen op het vlak van ruimte (voetpaden, voetgangerszones, woonerven en erven) en gebruik aan bod. Wat dit laatste punt betreft, blijven we meer specifiek stilstaan bij de verblijfsfunctie van de openbare ruimte, het reticulaire karakter en de toegankelijkheid van het voetgangersnet en de oversteekplaatsen voor voetgangers als punt van wrijving met de andere netten.

4.1. Middelen om de ruimte te delen en in te richten

Hoewel de voetganger de meest “flexibele” verplaatsingswijze in zijn gebruik is, die zich in theorie over de hele beschikbare openbare ruimte kan verplaatsen, verplicht de wegcode voetgangers om gebruik te maken van de voetpaden en de delen van de publieke weg die voor hen zijn voorbehouden. Dat betekent *de facto* dat de voetganger veel minder van de openbare ruimte gebruikt.

4.1.1. De voetpaden

Waar het voetpad, zoals we hebben gezien (zie hoofdstuk 1), een uitvinding is om de verplaatsingswijzen te scheiden en dat zijn gebruik in de loop der eeuwen is geëvolueerd, wordt deze ruimte tegenwoordig als volgt gedefinieerd: “het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in het bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers, het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeeltes van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers” (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2006).

Het voetpad is dus een verkeersruimte die exclusief is voorbehouden aan de voetganger en van de andere vervoerswijzen is gescheiden. Sinds de jaren 1990 kan de tendens in de aanleg van voetpaden in twee woorden worden samengevat: comfort en veiligheid.

Op reglementair niveau, is het comfort van het voetgangersverkeer in principe gegarandeerd. De Gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV), een normen scheppend en technisch hulpmiddel dat de minimale basisregels wil opleggen voor de inrichting van de openbare weg in het hele gewest via titel VII “De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan”, schrijft voor de voetpaden een minimumbreedte voor van 1,50 meter. Deze breedte moet in principe volstaan om twee personen elkaar comfortabel te laten kruisen. Daarnaast stelt het IRIS 2-plan voor om, wanneer de breedte van de weg het toelaat, de minimumbreedte van de voetpaden naar 2 meter te brengen voor voetpaden waarlangs zich parkeerplaatsen bevinden en naar 2,50 meter indien er geen parkeerplaatsen naast het voetpad liggen. Bij de heraanleg van de openbare ruimte mag de breedte van de voetpaden niet verkleind worden. Deze reglementaire afspraken getuigen van de wil om de inrichtingen te uniformiseren maar laten niet toe rekening te houden met de vele mogelijke situaties, en concreter met het grote aantal smalle straten in de oude wijken met drukke verkeersstromen (Dessouroux, 2006). Het IRIS 2-plan tracht niettemin de nodige compromissen te preciseren door aan te bevelen om, in geval van ruimtelijke conflicten, de actieve vervoerswijzen (stappen en fietsen) voorrang te geven op de auto.

Wat de beveiliging van de voetgangersdoorgang betreft, zien we naast inrichtingen om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verminderen een veralgemening van de trottoiruitstulpingen aan kruispunten (zie punt 4.2.3. over de voetgangersoversteekplaatsen) en een vermenigvuldiging van amsterdammertjes om ongeoorloofd parkeren op de voetpaden te vermijden. Hoewel de verspreiding van amsterdammertjes en beschermingsbarrières langs de voetpaden getuigt van de inspanningen van de overheid om de doorgang van de voetganger te beveiligen, zouden ze toch vooral dienen om hem van het gemotoriseerde gebruik te scheiden en ook wijzen op een gebrek aan beheersing van het afwijkende gedrag van sommige gebruikers van de openbare ruimte (Dessouroux, 2006).

⁴³ Plan dat de principes van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (IRIS 2) operationeel maakt.

Het gewest heeft zichzelf tot doel gesteld 40% van de openbare weg aan de voetgangers voor te behouden. Met "openbare weg" bedoelt men alle ruimte van de straat die toegankelijk is voor het publiek, ongeacht of deze ruimte al dan niet is voorbehouden voor bepaalde verplaatsingswijzen/gebruiken of wordt ingenomen door bepaalde vaste elementen (straatmeubilair, signalisatieborden, parkeermeters, amsterdammertjes, barrières enz.). In deze berekeningen zijn de zones die als "toegankelijk voor voetgangers" worden gezien de voetpaden, voetgangerszones en woonerven en de zones voor gemengd verkeer waaronder voetgangers. De definitie is dus ruimer dan alleen de "voetpaden". Maken daarentegen geen deel uit van het gedeelte van de ruimte voor voetgangers: de rijwegen die voorbehouden zijn aan de auto, fietsstroken en -paden en parkeerplaatsen (Brussel Mobiliteit, 2012a). Met dit doel zien we dat het gewest moet schipperen tussen de ontwikkeling van ruimten van een nieuw type dat voetgangers in het middelpunt van de inrichting plaatst en de uitbreiding van de rest-ruimte die van oudsher aan de voetgangers wordt gelaten, nadat de weg

voor alle andere vervoerswijzen is opengesteld, wil het zijn ambitie waarmaken om de voetgangers meer plaats te bedelen op de weg.

We hebben getracht de evolutie te meten van de oppervlakte van de openbare ruimte die wordt voorbehouden voor voetpaden over de laatste tien jaar (wij zullen in de volgende hoofdstukken de evolutie onderzoeken van andere soorten ruimten die toegankelijk zijn voor voetgangers). Hiervoor hebben we ons geïnspireerd op de methode die de Wijkmonitoring heeft ontwikkeld en die we een beetje hebben aangepast (zie kaderstuk hieronder). Daarnaast hebben we het "aandeel van de weg dat aan voetpaden is gewijd" berekend door de oppervlakte van de voetpaden te vergelijken met die van de totale openbare weg. Deze oefening deden we voor de jaren 2005, 2010 en 2014. Ondanks sommige systematische fouten en onsamenhangendheden kunnen we uit de verkregen cijfers bepaalde vaststellingen doen.

Berekeningsmethode voor het aandeel van de weg dat aan voetpaden is gewijd

Voor de meeste van onze berekeningen baseren wij ons op de gegevens van het Centrum voor Informatica van het Brusselse Gewest (CIBG) en meer in het bijzonder op de producten van UrbIS (Brussels Urban Information System)⁴⁴ dat ter beschikking wordt gesteld van het publiek. Deze producten bestaan uit een geheel van databanken met geografische en alfanumerieke gegevens die werden verkregen op basis van terreinonderzoeken, fotogrammetrische analyses en diverse administratieve databanken.

De methode die we hier volgden is geïnspireerd op de methode die de Wijkmonitoring ontwikkelde om de indicator "plaats die aan de voetgangers wordt gelaten op de openbare weg" te bepalen. Als definitie voor de weg nemen we de UrbIS-laag "UrbAdm_SS". Daartoe behoren alle oppervlakken van gevel tot gevel en bepaalde wegen binnen bouwblokken. De monitoringmethode gaat vervolgens over tot de definitie van de oppervlakken die aan de voetgangers worden gelaten door de oppervlakken van de weg te kruisen met de laag "UrbMap_SW". Daartoe behoren de ruimten die zijn afgebakend door hoogtebreuken in de weg (zoals stoepranden, inrichtingen die het verkeer scheiden enz.), van de hoge kant van deze randen.

Deze definitie ondervindt helaas meerdere problemen.

In de laag van de wegen ("UrbAdm_SS") is de identificatie van de plaatsen (waarde "P" van het veld "SSFT") niet uniform. Sommige parken en bossen zijn erin opgenomen (Warandepark, Jubelpark, Leopoldpark, Astridpark, Simonispark, enz.) maar niet allemaal. Sommige ruimten, die duidelijk geen pleinen zijn maar huizenblokken zijn er ook in opgenomen (kazernes van Etterbeek, de kantoorzone waartoe ING België en Delta Lloyd behoren ten zuidoosten van het rondpunt Montgomery, enz.). Voor onze toepassing leek het ons dus verkieslijk om de pleinen uit het concept van de weg te halen en de "plaats die aan voetgangers wordt gelaten" terug te brengen tot alleen die ruimten die overwegend zijn bestemd voor hun verkeer, d.w.z. de voetpaden in ruimere zin.

De laag "UrbMap_SW" definieert niet alleen de stoepranden maar omvat ook andere types onderbrekingen, zoals de boorden van de middenberm, de hoge bermen van de snelweg en eigen banen. Deze mogen niet als voetpaden

worden meegeteld. We moeten deze ruimten dus zoveel mogelijk uitsluiten. Hiervoor gebruiken we de lagen van de groene ruimten "UrbMap_GB-A" en "UrbMap_GB-B" waarin respectievelijk de groene zones van de weg en bossen en parken zijn opgenomen. De weghierarchie laat ons toe de autosnelwegen te isoleren (laag "hierarchy" in MobiGIS⁴⁵) en het tracé van de tramrails (lagen van het net die de MIVB aanlevert) wat ons toelaat de eigen banen te identificeren (ontmoeting tussen een "voetpad" en een tramlijn).

De samenhang van de elementen in de laag "UrbMap_GB-A" binnen eenzelfde versie is niet optimaal. Een typisch voorbeeld hiervan zijn de middenbermen: die zijn weergegeven op de Vorstlaan tussen Wiener en Herrmann-Debroux, maar niet op de Franklin Rooseveltlaan, tussen Ter Kamerenbos en de Hippodroom van Bosvoorde.

Ook de vergelijking in de tijd is wat ongelukkig, in de eerste plaats vanwege onsamenhangendheden in de loop van de versies in de objecten die zijn opgenomen als onderbrekingen in de laag "UrbMap_SW". Zo zijn de eigen beddingen aanzienlijk meer systematisch opgenomen in de recente versies, evenals de middenbermen. Talloze parkeerplaatsen lijken dan weer beter in rekening te zijn gebracht in de meer actuele versies. We hebben dus algemene tegenstrijdige systematische fouten die op lokaal niveau (wijken) een grote invloed kunnen hebben. Een tweede bron van systematische fouten komt van de laag "UrbMap_GB-A". Haar evolutie in de tijd weerspiegelt eerder de grotere precisie en dekking van de vastgestelde groene ruimten dan hun reële evoluties. We hebben er dan ook voor gekozen systematisch gebruik te maken van de meest recente laag (versie van 2014).

De indicator "deel van de weg dat aan voetpaden is gewijd" krijgen we ten slotte door de oppervlakte van de voetpaden af te wegen tegen die van de openbare weg, volgens de hierboven gedetailleerde voorschriften. Deze oefening deden we voor de jaren 2005, 2010 en 2014.

Met deze opmerkingen in het achterhoofd moeten we voorzichtig omspringen met de verkregen cijfers. Toch kunnen we er bepaalde vaststellingen uit afleiden.

⁴⁴ Zie: http://cibg.brussels/nl/onze-oplossingen/urbis-solutions/urbis-data?set_language=nl

⁴⁵ Server met cartografische gegevens van Brussel Mobiliteit.

De oppervlakte van de Brusselse wegen, die tussen 2005 en 2010 van 2.652 naar 2.654 ha (+0,1%) ging heeft vrijwel niet bewogen. De lichte variatie in de hoogte is enerzijds toe te schrijven aan wijzigingen van de categorisering van wegooppervlakken en hun bedekking tussen versies van UrbIS en, anderzijds, aan de opening van nieuwe wijken⁴⁶.

Over deze periode is de oppervlakte van de *voetpaden* van 927 ha in 2005 naar 982 ha in 2014 gegaan. Dat is een stijging van 6,0% in 10 jaar. Het aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd, heeft logischerwijze dus dezelfde stijgende lijn gevolgd en gaat van 34,9% in 2005 naar 37,0% in 2014 over het hele gewest.

⁴⁶ De wijk "Bervoets" in beneden-Vorst is daar een voorbeeld van. We benadrukken dat de aanbreng van nieuwe wegooppervlakken van een dergelijke wijk niet zo hoog is (een halve hectare voor Bervoets) in vergelijking met de totale wegooppervlakte in het BHG.

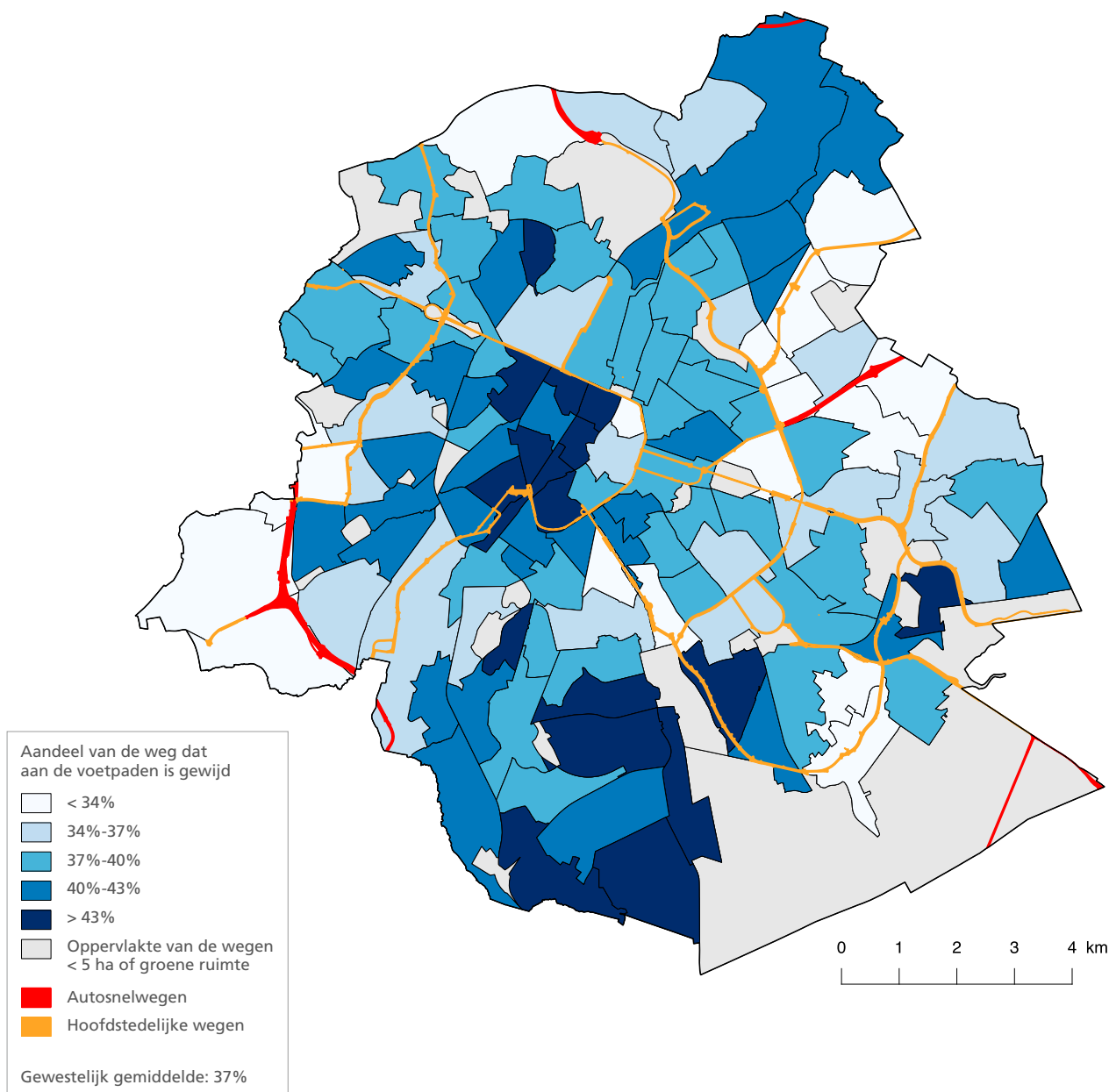
Tabel 6. Evolutie van de oppervlakte van de voetpaden, de wegen en het aandeel van de wegen dat aan de voetpaden is gewijd, tussen 2005 en 2014

Bronnen: Berekeningen CES - USL-B op basis van cartografische gegevens van UrbIS van 2005, 2010, 2014, Brussel Mobiliteit van 2014 en MIVB van 2014

	2005	2010	2014
Oppervlakte van de voetpaden (1) (ha)	927	953	982
Totale wegooppervlakte (2) (ha)	2.652	2.650	2.654
Aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd (3) = (1)/(2)	34,9%	36,0%	37,0%
Evolutie van (1) ten opzichte van 2005	0,0%	+2,8%	+6,0%
Evolutie van (2) ten opzichte van 2005	0,0%	-0,1%	+0,1%
Evolutie van (3) ten opzichte van 2005	0,0%	+2,9%	+5,9%

Figuur 23. Aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd in 2014

Bron: Berekeningen USL-B – CES op basis van cartografische gegevens van UrbIS van 2014, Brussel Mobiliteit van 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



De eerste vaststelling uit de observatie van de verdeling van het aandeel van voetpaden per wijk (Figuur 23) is de grote wisselvalligheid van de indicator van de ene wijk tot de andere. In dat opzicht lijkt het evident dat de aanwezigheid van weginfrastructuur van een zekere omvang een aanzienlijke impact, in dalende lijn, heeft op het lokale aandeel van de weg dat aan voetpaden is voorbehouden. De aanwezigheid van de ring in de wijken Neerpede en Vogelenzang, het begin van de A12 aan de Heizel en het deel van de E40 voorbij de Middenring zorgen zo voor veruit de laagste waarden van het BHG. Hetzelfde geldt voor het hoofdwegenet, getuige de impact van de Leopold III-laan, de Louizalaan en de grote verkeersaders van de bovenstad en de Kleine Ring om maar de duidelijkste voorbeelden te noemen.

In detail brengt de observatie in de tweede kroon tegenstrijdige situaties aan het licht. De wijken van het zuidoostelijke kwadrant, in de buurt van Ter Kamerenbos en het Zoniënwood, en in het bijzonder de gemeente Ukkel, laten een groot deel van de weg aan de voetpaden (regelmatig meer dan 43%) terwijl de noordoostelijke wijken zeer lage waarden vertonen (regelmatig minder dan 34%). Hier bevinden zich namelijk bredere wegen waarvan het berijdbare deel ruim bedeed is. Elders in de twee kroon schommelt de toestand sterk.

In de eerste kroon laat het aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd hogere gemiddelden optekenen in het oosten en het noorden van de Vijfhoek (37% tot 40%) terwijl we in het westen hoge tot zeer hoge waarden optekenen (meer dan 40%). Dat is vooral het geval in de wijken van het historische Sint-Jans-Molenbeek, Kuregem en het Zuidstation die hiermee in het verlengde liggen van de westelijke wijken van de Vijfhoek.

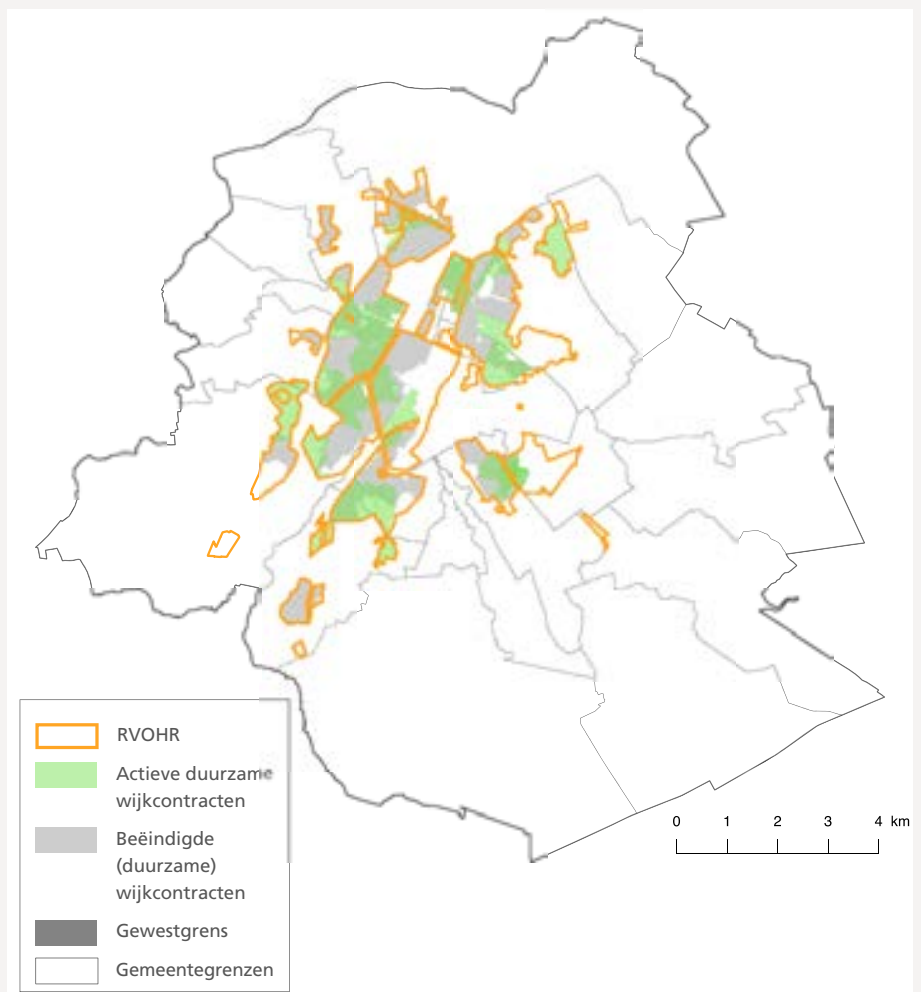
Het programma van de (duurzame) wijkcontracten

De wijkcontracten, die in 1994 van start gingen, zijn vierjaarlijkse gewestelijke stadsvernieuwingsprogramma die worden uitgevoerd in partnerschap met de gemeenten en de bewoners in verschillende, zogenaamd "kwetsbare" wijken (RVOHR-zone⁴⁷) die zich voornamelijk in de eerste Brusselse kroon bevinden. De gewestelijke investering bedraagt gemiddeld 44 miljoen euro per jaar, verdeeld over vier gemeenten en vier programma's. Dat maakt van de wijkcontracten het belangrijkste hulpmiddel voor het Brusselse stadsvernieuwingsbeleid (Degros, 2014). In 2010 wordt het bijvoeglijk naamwoord "duurzaam" aan de benaming van het programma toegevoegd met een nieuwe ordonnantie houdende de organisatie van de stedelijke herwaarding van 28 januari 2010. De invoering van duurzame wijkcontracten benadrukt de wil om op een andere schaal over te schakelen, naar een aanpak die een inrichting op lange termijn veronderstelt en rekening houdt met alle dimensies van een site (Degros, 2014).

De opwaardering van de openbare ruimte is maar één van de vijf types acties die in het kader van een wijkcontract kunnen worden uitgevoerd. Ze heeft haar relatieve belang echter geleidelijk zien groeien, meer bepaald doordat Beliris sinds 2001 een extra duit in het zakje doet (Noël, 2009). Dit luik, dat in het begin voornamelijk was toegespitst op de heraanleg van de wegen⁴⁸, is vandaag gewijd aan de verbetering van het gezellige en toegankelijke karakter van de publieke ruimten, onder andere door voorrang te geven aan de actieve vervoerswijzen.

Figuur 24. Wijkcontracten en RVOHR-zones

Bron: ATO, 2015



⁴⁷ Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van Huisvesting en Renovatie. Het gaat om de voornaamste interventiezones die het gewest als prioritaair heeft bestempeld om de sociaal-ruimtelijke kloof op zijn grondgebied te dichten. De RVOHR omvat probleemwijken qua stedelijke, economische en sociale situatie.

⁴⁸ Tussen 1995 en 2005 hebben wijkcontracten bijvoorbeeld de heraanleg mogelijk gemaakt van 148,34 ha weg (vaak van gevel tot gevel) en van 127,8 km gemeentelijke voetpaden, 37,5 km gewestelijke voetpaden. Opgelet: de behandeling van de openbare ruimte (keuze van de materialen, nadenken over het parkeren...) kon nogal variëren van de ene gemeente tot de andere (Guérin, Maufroy en Raynaud, 2007).

De evolutie in de richting van een groeiend aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd (Figuur 25) is vooral opvallend voor de wijken van de Vijfhoek en de wijken van de eerste kroon, de kanaalzone en tot ten noorden van Schaarbeek, maar ook in mindere mate tussen de Louizalaan en het noorden van Sint-Joost. Deze voorstelling ontvouwt vrij goed de cartografie van de ruimten die het stadvernieuwingsbeleid voor ogen had, via wijkcontracten en vervolgens duurzame wijkcontracten die tussen 2005 en 2014 werden uitgevoerd (een beleid dat in 1994 van start ging maar waarvan het effect op het decennium 1994-2004 op deze kaart niet zichtbaar is). Dat betekent uiteraard niet dat de realisaties van de duurzame wijkcontracten alleen verantwoordelijk zijn voor de toename van de voetgangersruimte. We moeten ook gemeentelijke of gewestelijke inrichtingen in overweging nemen, alsook de oorspronkelijke breedte van de weg en de voetpaden.

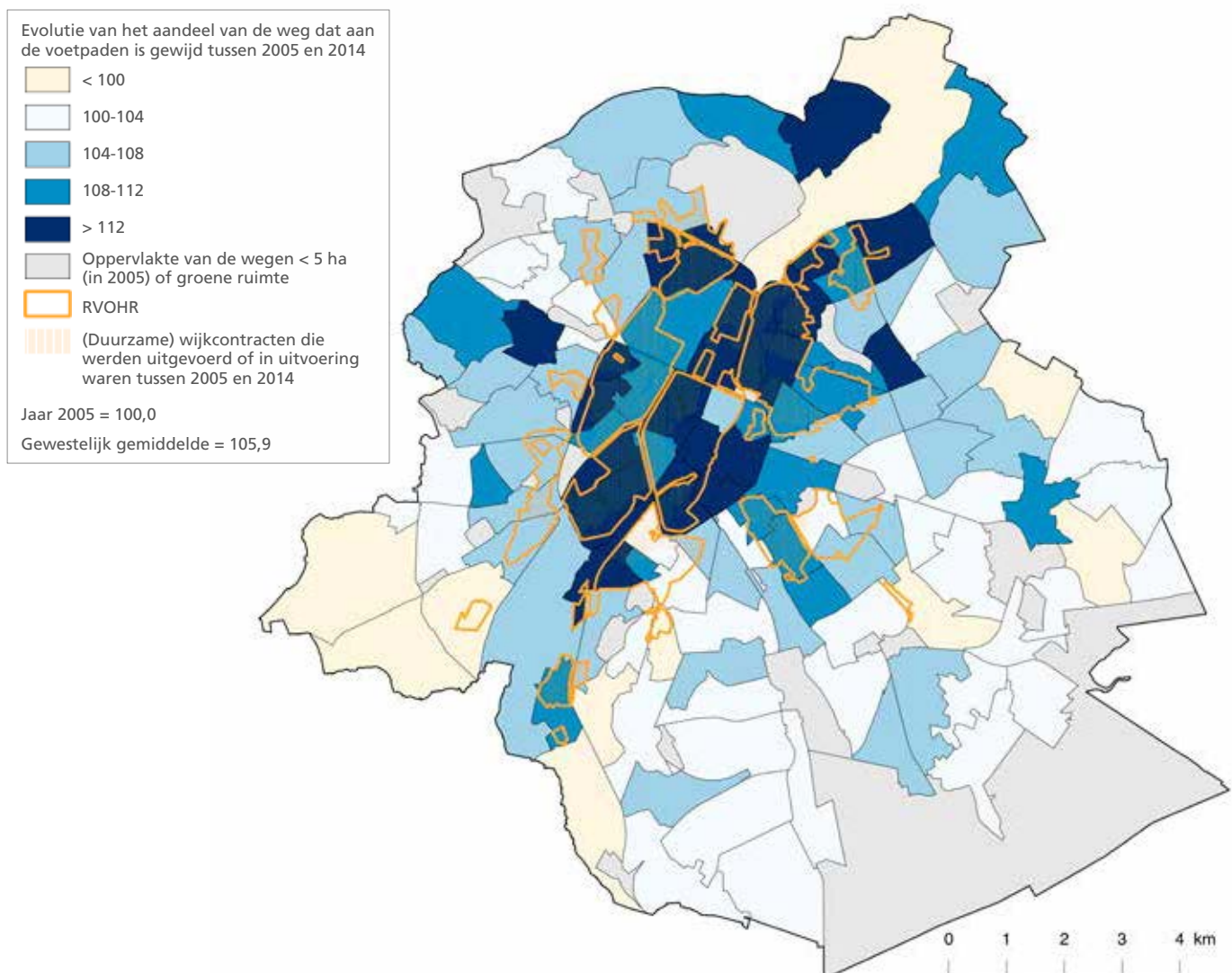
We benadrukken de zwakke evolutie van het aandeel van voetpaden in de wijken van het zuidoostelijke kwadrant van Brussel (systematisch lager dan het gemiddelde) en meer in het algemeen de zwakke groei van de indicator in de ruimten van de tweede kroon ten opzichte van de centrale wijken. Daar speelt ongetwijfeld een verschillend effect van middelen en/

of cultuur van inrichting van de openbare ruimte tussen een gewestelijke speler en sommige gemeenten. De stad Brussel heeft in dit opzicht sinds 1995 een voluntaristisch verfraaiingsbeleid van de openbare ruimten op poten gezet, via de Afvaardiging voor de ontwikkeling van de Vijfhoek (AOV), een gespecialiseerd team dat binnen het gemeentebestuur belast was met het bedenken en uitvoeren van een strategie om het stadscentrum te herwaarderen. De AOV wordt in 2006 ADOS (Afvaardiging voor de duurzame ontwikkeling van de stad) in lijn met de uitbreiding van haar opdrachten (Dessouroux, Van Criekingen en Decroly, 2009a).

De achteruitgang van de weg die wordt voorbehouden voor voetpaden in sommige wijken is voornamelijk te wijten aan een kunstmatige daling van de oppervlakte van de voetpaden. De telling van de onderbrekingen in het dwarsprofiel van de weg is nauwkeuriger in de recente cartografische versies en de methode identificeert dus minder van sommige elementen (middenbermen of parkeerzones, bijvoorbeeld) als voetpad (zie kaderstuk "Berekeningsmethode voor het aandeel van de weg dat aan voetpaden is gewijd").

Figuur 25. Evolutie van het aandeel van de weg dat aan de voetpaden is gewijd tussen 2005 en 2014

Bron: Berekeningen USL-B – CES op basis van cartografische gegevens van UrbIS van 2005 en 2014, Brussel Mobiliteit van 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



De kaart van **Figuur 26** geeft een overzicht van de uitbreiding van de oppervlakte van de voetpaden op de schaal van een wijk die we als voorbeeld hebben gekozen, namelijk Kuregem⁴⁹ en het Zuidstation, tussen de jaren 2005 en 2014. Deze verschijnen in het groen op de figuur en laten toe de diversiteit van de uitbreidingsmodaliteiten vast te stellen. Hoewel we de vooruitgang van de voetpaden ook merken op de baanvakken, is ze vooral aan de kruispunten te zien, met de plaatsing van uitstulpingen over de hele zone maar ook de verbreding van pleinen en pleintjes om de trajecten van het verkeer op de rijweg complexer te maken. Daarbij zijn sommige wegdelen zelfs helemaal verkeersvrij gemaakt op verschillende plaatsen (Raadsplein, Crickxstraat en Zelfbestuursstraat ter hoogte van het Luchtvaartsquare). We onthouden dat de parkings die zich vroeger langs het spoorwegdomein bevonden tussen de lanen van de Kleine Ring en het Zuidstation, ter hoogte van de Europalaan en het Grondwetplein, zijn omgevormd tot voetgangersruimten, een goede vangst.

4.1.2. Voetgangerszones, woonerven en erven

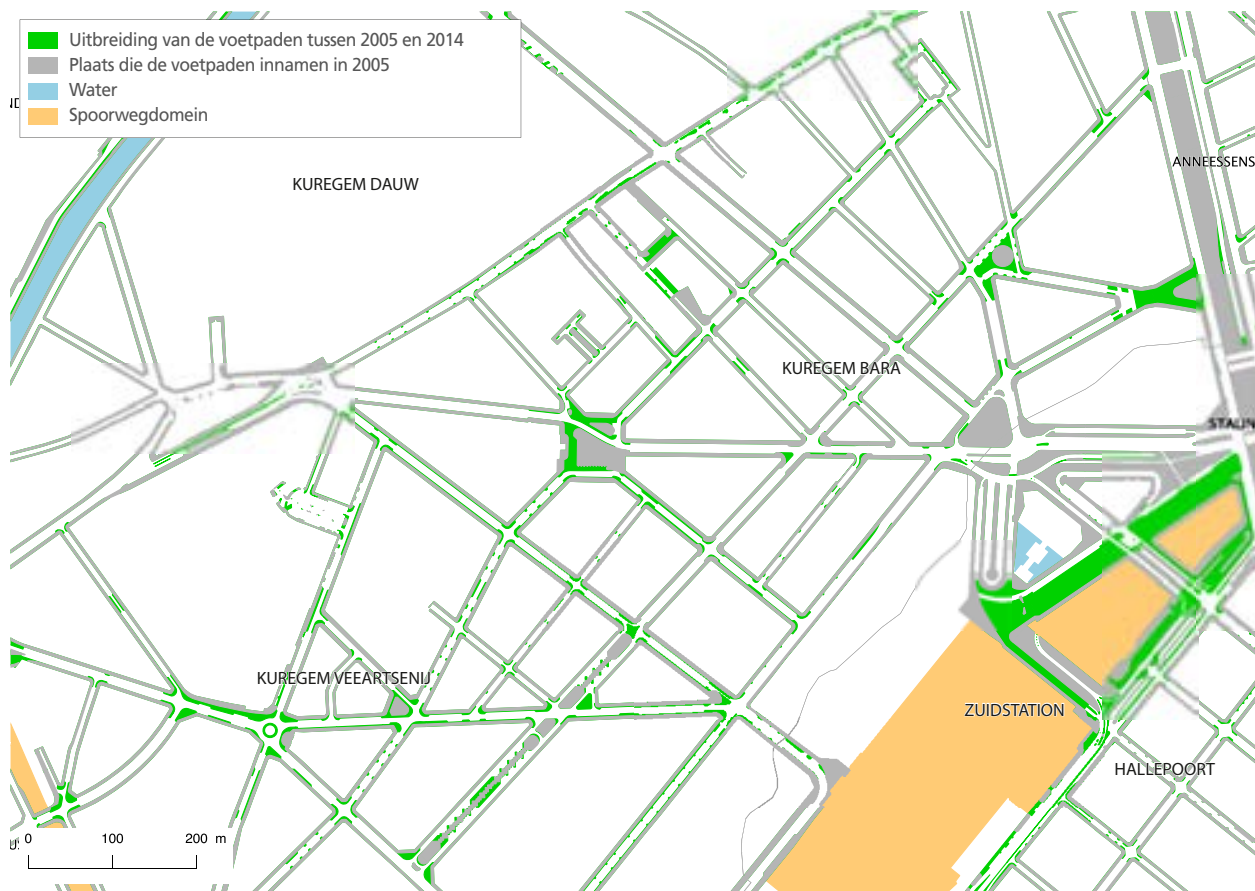
Volgens de wegcode behouden drie types zones prioritair de hele weg voor aan voetgangers. Het gaat om voetgangerszones, woonerven en erven. In de voetgangerszones is de toegang tot de weg exclusief voorbehouden aan voetgangers, met enkele uitzonderingen: tijdgebonden (leveringen zijn bijvoorbeeld toegelaten binnen bepaalde tijdsblokken), of voor bepaalde vervoerswijzen. In het laatste geval mogen voertuigen van de hulpdiensten en openbaar vervoer in de zones rijden, terwijl taxi's en fietsen⁵⁰ uitdrukkelijk aangegeven moeten zijn als uitzondering. Deze voertuigen rijden stapvoets en parkeren is verboden. De woonerven en erven zijn zones waar de verblijfsfunctie de overhand heeft op de verkeersfunctie, met een snelheidsbeperking van 20 km/uur.

⁴⁹ We tellen minstens 7 wijkcontracten en duurzame wijkcontracten die minstens een deel van deze zone bestrijken sinds 1999. Drie ervan waren eind 2014 nog in uitvoering.

⁵⁰ Elke straat moet geval per geval worden aangepakt. De fietsersverenigingen menen dat het samenleven van voetgangers en fietsers moeilijk wordt vanaf 141 voetgangers/uur/lopende meter (Pro Velo, 2014).

Figuur 26. Uitbreiding van de oppervlakte van de voetpaden in de wijk Kuregem tussen 2005 en 2014

Bronnen: Berekeningen USL-B – CES op basis van cartografische gegevens van UrbIS van 2005 en 2014, Brussel Mobiliteit van 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



We merken vanaf nu dat voetgangerszones deel uitmaken van een andere logica dan woonerven en erven. De eerste leiden meestal tot de functionalistische aanpak van na de oorlog, een stadslogica die eerder de neiging heeft de verschillende verplaatsingswijzen van elkaar te scheiden dan in elkaar te laten passen in de openbare ruimte, terwijl woonerven en erven zijn ontstaan onder invloed van de experimenten met woonerven in Nederland sinds de jaren 1970 en ernaar streven de voetgangers hun plaats terug te geven in de woonwijken (Ferial, 2013).

a) Voetgangerszones

Zich bewust van het potentieel van deze zones, met name om het stappen aantrekkelijk te maken, heeft het gewest zich geëngageerd om tegen 2018 20 km voetgangerszones of gelijkaardige zones (woonerven, semi-voetgangerszones⁵¹, enz.) te bereiken en 40 km tegen 2040 (Brussel Mobiliteit, 2011a). In 2014 leek dit doel reeds bereikt aangezien we schatten dat er momenteel in het BHG iets meer dan 20 km stukken

⁵¹ Niet opgenomen in de wegcode maar door het GOP gedefinieerd als een "zone waar de toegang voor gemotoriseerde voertuigen beperkt is tot voertuigen van het openbaar vervoer, taxi's en voertuigen van bedrijven, handelszaken en bewoners van de zone, en waar de wegen aangelegd zijn om voorrang te verlenen aan de voetgangers over de hele breedte van de rijweg (ERU-DDV, 2004)."

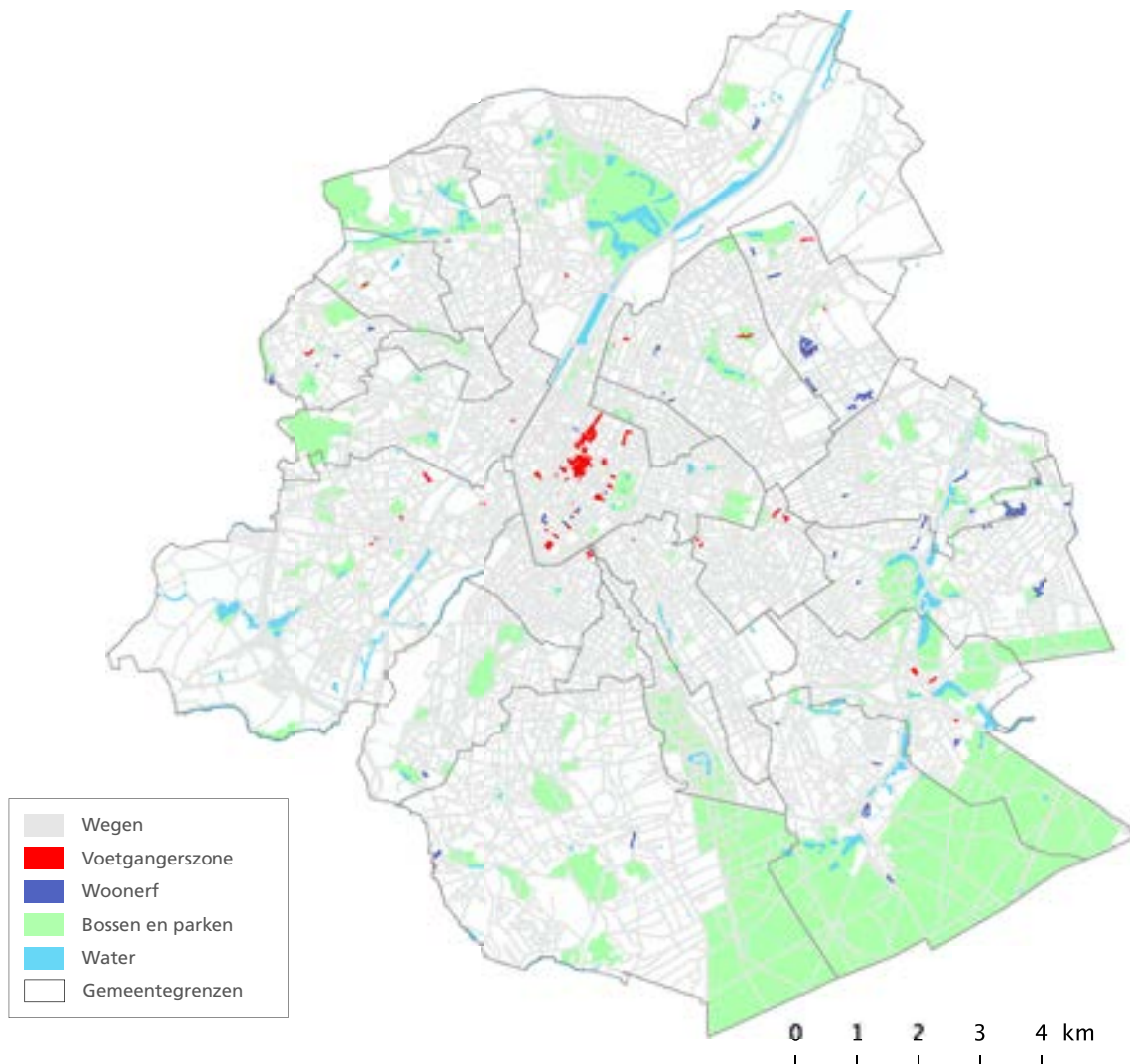
weg voetgangerszone of gelijkgesteld zijn. Dat vertegenwoordigt ongeveer 20 ha, of 0,75% van de totale oppervlakte van de Brusselse wegen of 1% van de lengte. Ter vergelijking, de stad Gent biedt 35 ha verkeersvrije of verkeersluwe wegen aan en steden zoals Straatsburg of Nancy gaan er prat op dat meer dan 4% van hun wegen verkeersvrij zijn.

De voetgangerszones en woonerven zijn dus vrij zeldzaam in Brussel. Voetgangerszones zijn voornamelijk in de Vijfhoek geconcentreerd terwijl we woonerven eerder in de tweede kroon terugvinden (zie **Figuur 27** + kaderstuk). De voornaamste argumenten voor de invoering van voetgangerszones zijn enerzijds de omvang van de voetgangersstromen en anderzijds het commerciële of erfgoed- (en toeristische) potentieel van de zone. Zo krijgt de Nieuwstraat bijvoorbeeld gemiddeld 50.400 voorbijgangers per dag te verwerken en de Grasmarkt, die aan de Grote Markt grenst, ziet elke dag bijna 16.500 voetgangers voorbijkomen (Lebrun et al., 2013). We noemen ook het Sint-Gillisvoorplein waar de regelmatige markten en de toestroom van voetgangers⁵² het verkeersvrij maken vanzelfsprekend hebben gemaakt.

⁵² De Waterloossesteenweg ziet ter hoogte van het voorplein namelijk gemiddeld 11.200 voetgangers per dag voorbijkomen (Lebrun et al., 2013).

Figuur 27. Voetgangerszones en woonerven in 2014

Bron: Brussel Mobiliteit, 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



Toch volstaat de voetgangersstroom niet altijd. Het geval van “Walking Madou” is daar een mooi voorbeeld van. Deze tijdelijke semi-verkeersvrije – en helemaal geel geschilderde – zone werd in 2012 ingehuldigd om een plan uit te testen voor een definitieve voetgangerszone op de Leuvensesteenweg tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein. De ambitie leek gerechtvaardigd aangezien de winkelstraat bijna 10.000 voetgangers per dag aantrekt (Atrium, 2013). Het geteste project, waar bussen in één richting waren toegelaten, draaide uit op een krachtmeting tussen het gewest en de gemeente (aangezien de Leuvensesteenweg een gewestsweg is waarvan het betrokken wegdeel zich op het grondgebied van de gemeente Sint-Joost-ten-Node bevindt) en leidde tot de heropening van de Leuvensesteenweg voor het verkeer in maart 2013. Het voornaamste argument van de gemeente was de categorische weigering om voetgangers en openbaar vervoer te mengen op een handelsweg (Brussel Deze Week, 2013). Uiteindelijk werd gekozen voor eenrichtingsverkeer met verbrede voetpaden (3 tot 5 meter) door het parkeren volledig af te schaffen, en de buslijnen naar de Scailquinstraat te verplaatsen.

Het meest emblematische proces voor het verkeersvrij maken van een zone is waarschijnlijk dat van de Grote Markt en haar omgeving. Deze ruimte vormt natuurlijk niet de enige Brusselse voetgangerszone, maar wel de belangrijkste.

We zien dat het verkeersvrij maken van straten en stedelijke zones vaak gebeurt met het oog op de herwaardering van de stad en de commerciële aantrekkelijkheid⁵³. Maar over het algemeen lijken gemeenten eerder terughoudend om sommige verkeersaders volledig af te sluiten voor het autoverkeer. Daarvan getuigt het beperkte aantal voetgangerszones in het hele gewest. Hoewel de voetgangerszone reële voordelen biedt op het vlak van comfort en veiligheid voor de voetganger en het stappen in het algemeen, komt ze voort uit een sterke modale scheiding die de andere wijzen *de facto* uitsluit. Daarom neigen meerdere Europese en Belgische experimenten naar een concept met een grotere flexibiliteit en naar een ander perspectief op het delen van de openbare ruimte. Dat doen ze door openbaar vervoer toe te laten in voetgangerszones of fietsers of onder bepaalde omstandigheden zelfs autoverkeer, en dit zonder noemenswaardige verhoging van het risico op ongevallen of merkbaar verlies van comfort voor de voetgangers (zie hoofdstuk 3).

⁵³ Een verkeersvrij gemaakte weg dreigt ook te worden overspoeld door cafeterrassen en mono-functioneel te worden. Een stijging van de huurprijzen die de commerciële aantrekkingskracht of restauratie met zich brengt kan er namelijk toe leiden dat alle beschikbare “nuttige” ruimte ten gelde wordt gemaakt en de verdiepingen niet langer worden gebruikt voor de residentiële functie, om nog maar te zwijgen over het feit dat de toegang tot deze verdiepingen moeilijk of bijna onmogelijk is geworden (Dessouroux, 2006).

Het verkeersvrij maken van het historische centrum van Brussel

In het kielzog van de Europese tendens die sinds de jaren 1970-1980 opgang maakt, wordt de plaats van de auto geleidelijk kleiner in het historische centrum, hoewel Brussel ver achterloopt op de aangrenzende metropolen (Dessouroux, 2006). In 1972 besluit de stad om het parkeren af te schaffen op “de mooiste parking ter wereld” zonder de wagens echter de toegang te ontzeggen (Couvreur en Robert, 1998). De Grote Markt wordt echter pas definitief verkeersvrij (evenals enkele aangrenzende straten, uitgezonderd leveringen) na een referendum bij de handelaars die zich geleidelijk laten overtuigen van de meerwaarde die een dergelijke inrichting met zich kan brengen, vooral wanneer ze wordt gekoppeld aan ondergrondse of bovengrondse parkings in de buurt (Dessouroux, 2006). In 2006 wordt een “comfortzone” ingevoerd in een verruimde perimeter rond de Grote Markt en het Sint-Goriksplein. De “comfortzone” is dan wel opgenomen in het GOP, ze maakt geen deel uit van de wegcode. Ze moet worden gezien als een zone waar het verkeer beperkt is tot 30 km/uur die het autoverkeer via verkeersslussen terugstuurt naar de grote verkeersaders en waar parkeren voorbehouden is aan bewoners, taxi’s, personen met een beperkte mobiliteit en leveringen (Stad Brussel, 2010). In 2009 krijgt de voetganger de bovenhand wanneer de stad beslist de perimeter waar auto’s niet toegelaten zijn uit te breiden tussen het Martelarenplein/Beursplein/Grote Markt/Manneken Pis door een deel van de straten rond de Grote Markt herin te richten (met name door de verkeersvrije straten van alle niveaoverschillen te ontdoen) (ERU-DDV, 2004).

In 2012 voorziet het nieuwe meerderheidsakkoord het verkeersvrij maken van de centrale verkeersaders van de Vijfhoek en een volledige heraanleg van de aangrenzende lanen en straten. Op termijn verdwijnt het autoverkeer van deze wegen (uitgezonderd leveringen en dringende diensten)

van het Brouckèreplein tot het Fontainasplein. Dit project verdubbelt de huidige oppervlakte van de voetgangerszone van het historische centrum van Brussel. Sinds eind juni 2015 loopt een testfase en de werken voor de heraanleg zijn voorzien voor begin 2016. Het autoverkeer wordt sindsdien omgeleid via de aangrenzende straten die een lus vormen (die sommigen “mini-ring” noemen) rond de verkeersvrij gemaakte zone en de verschillende publieke parkings met elkaar verbindt. De heraanleg voorziet een volledig toegankelijke bekleding zonder niveaoverschillen met voldoende flexibel geplaatst meubilair en bomen om voertuigen van leveranciers en van de hulpdiensten doorgang te verlenen. Hiermee wil de stad de commerciële en toeristische aantrekkelijkheid van de zone versterken door de sfeer te creëren van een stadspromenade rond een gedeelde centrale ruimte (voetgangers – fietsers) met ventwegen die volledig verkeersvrij zijn. Merk op dat het plan ook een speciaal traject voor de taxi’s voorziet om de voornaamste hotels aan te doen.

Hoewel het project blijk geeft van de wil om de historische inrichtingen van de Haussmanachtige lanen, die overwegend aan de auto zijn gewijd, te moderniseren en “de openbare ruimte wil teruggeven aan de mensen zodat ze zin hebben om er gebruik van te maken” (Stad Brussel, 2014), blijven er toch vragen, zoals de overgang van de verkeersvrije zone naar rest van het stedelijke weefsel, de leesbaarheid van het bovengrondse openbaarvervoersaanbod (bussen) dat over de zone zelf en de rand ervan verspreid is, of de creatie van vier nieuwe parkings. Dit laatste element lokte meer bepaald reacties uit van het verenigingsleven (waaronder IEB, BRAL en ARAU) dat in het project eerder een verplaatsing of verschuiving van de dominante plaats van het autoverkeer in stedelijk gebied ziet dan een nieuwe aanpak van de mobiliteit door het stadscentrum beter toegankelijk te maken voor het openbaar vervoer en een door delen van de openbare ruimte te herschikken ten gunste van de actieve modi.

b) Woonerven en erven

Een belangrijke herschikking in het gebruik van de ruimte voor de voetganger vinden we terug in de experimenten met gemengd gebruik. De

twee voornaamste initiatieven ter zake zijn de woonerven en erven, die in hoofdstuk 3 al aan bod kwamen. We beperken ons hier dus tot de voorstelling van het erf dat werd ingericht op het Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek in onderstaand kaderstuk.

Het Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek: een baanbrekend erf in het BHG⁵⁴

Het tot gedeelde ruimte heringerichte Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek is erkend als eerste gewestelijk experiment met een erf. Deze herinrichting, die Beliris heeft geleid en gefinancierd in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Sint-Jans-Molenbeek in het kader van het wijkcontract Cinema Belle-Vue, werd ingewijd op 20 juni 2014 na minder dan 8 maanden werken. De hele heringerichte perimeter omvat het Gemeenteplein, de Graaf van Vlaanderenstraat tussen de Gentsesteenweg en de Sint-Mariastraat, evenals de Pradostraat. Hoewel voor de hele perimeter dezelfde straatbekleding is gebruikt (hergebruikte, verzaagde porfiertegels), vormen alleen het Gemeenteplein en de Graaf van Vlaanderenstraat het erf, terwijl de Pradostraat een voetgangerszone blijft.

Het Gemeenteplein, dat niet meteen bebouwd werd, was van bij zijn ontstaan in 1859 ingericht in het dichtbevolkte hart van Sint-Jans-Molenbeek, dat toen in volle industriële expansie was, om er de markten te houden. Een dertigtal jaar later geven neoclassicistische huizen en het gemeentehuis dit regelmatige plein van 95 bij 40 meter vorm en bevestigen zo zijn rol als belangrijkste centrum van het Molenbeekse openbare leven. Deze structurerende rol blijft het Gemeenteplein tot op heden spelen. Er vinden namelijk talloze evenementen en activiteiten plaats en binnenkort zullen de twee wekelijkse markten op donderdag en zondag er opnieuw worden gehouden. In een van de meest dichtbevolkte wijken van Brussel, getuigt dit plein bij uitstek van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte en de voordelen van haar uitgestrektheid.

⁵⁴ Dit kaderstuk is een bijdrage van Pierre Vanderstraeten.

In overleg met alle actoren die hebben deelgenomen aan het ontwerp-wijkcontract werd beslist het plein zijn roeping terug te geven door een einde te stellen aan de overheersing van de auto – die er geleidelijk een parking van had gemaakt – ten nadele van de andere gebruikers en te kiezen voor een inrichting als gedeelde ruimte. Het negentigtal parkeerplaatsen dat op het plein was ingericht, werd verplaatst naar de buurt van de parking Brunfaut en binnenkort naar een parking in de Vandermaelenstraat.

- De auteur van het project dat werd gekozen na een wedstrijd die de gemeente en Beliris in 2010 organiseerden, is het architectenbureau 'a practice' van Cécile Chanvillard en Vincent Piroux. Deze laatste heeft samengewerkt met technisch studiebureau Atelier Ruimtelijk Advies, kunstenaar Joëlle Tuerlinkx en architect-stedenbouwkundige Pierre Vanderstraeten.
- Bernard Lejong, verantwoordelijke voor Beliris, volgde de studie en de werken op.
- Vincent Degruene, projectleider bij de gemeente Sint-Jans-Molenbeek voor het wijkcontract Cinema Belle-Vue, leidde de operatie gedurende het hele proces.
- Verbruggen bvba is de aannemer aan wie de uitvoering van de werken werd toegewezen.
- De totale kostprijs van de werken bedraagt €1.489.955 voor een oppervlakte van 6.600 m². Dat komt neer op een gemiddelde van €225,75 per m².

Figuur 28. Het Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek voor en na zijn heraanleg

Foto's: Pierre Vanderstraeten



4.2. De gebruiken van de voetgangersruimten

Dit deel heeft tot doel na te gaan waarvoor de voetgangersruimte effectief wordt gebruikt. Hiertoe werpen we eerst een blik op het gebruik van de openbare ruimte als verblijfsruimte aan de hand van de inrichting van pleinen, pleintjes en plantsoenen. In de tweede plaats kijken we naar de staat, de schikking en de opbouw van het netwerk van voetpaden. Ten slotte analyseren we de punten van wrijving die kunnen bestaan met de andere netwerken, en dan voornamelijk met de auto en het openbaar vervoer.

4.2.1. Verblijfsplaatsen en -ruimten

De eerste vaststelling die we doen wanneer we de verblijfsplaatsen en -ruimten op Brussels niveau onder de loep nemen, is het gebrek aan betrouwbare gewestelijke cijfers. Deze ruimten komen namelijk onvoldoende aan bod in UrbIS en de veelheid aan actoren die betrokken zijn bij de aanleg en renovatie van deze ruimten bemoeilijkt het verzamelen van gegevens. Bij gebrek aan een totaaloverzicht gaan we toch trachten hier enkele tendensen te schetsen in de inrichting van deze ruimten.

In de recente geschiedenis van de Brusselse stadsontwikkeling werden deze ruimten, die ooit een gemengde functie hadden (zie hoofdstuk 1) geleidelijk veroverd door de auto. Zo zijn sommige pleinen parking geworden en deed de versmalling van de voetpaden enkele stedelijke tussenruimten verdwijnen die als verblijfsruimten konden dienen. De eerste stadsstrijden trachten onder invloed van denkers zoals Jane Jacobs (Jacobs, 1961) deze suprematie van de verkeersfunctie van de ruimte om te keren door te eisen dat deze weer multifunctioneel wordt en meer bepaald aan te dringen op het belang van haar verblijfsfunctie. Vanuit dit oogpunt brengt de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een heuse ommekeer in het

Brusselse inrichtingsbeleid teweeg dat gebaseerd is op drie hoofdprincipes: de opwaardering van de publieke ruimten als plaatsen van stedelijke hoffelijkheid, een beter delen van de publieke ruimten met minder plaats voor de auto en het idee van de stadsverfraaiing (Moritz, 2011). De heraanleg van pleinen, plantsoenen en pleintjes maakt integraal deel uit van dit beleid.

Geanimeerde pleinen en verblijfsruimten waar het gemeenschapsleven en sociale interacties plaatsvinden, vormen scharnierpunten tussen het mobiele en het niet-mobiele. Het gewest beschouwt deze ruimten overigens als “ademruimten voor de voetgangers” (Brussel Mobiliteit, 2012a). Het IRIS 2-plan voorziet sinds 2011 dat bij 90% van de inrichtingen van pleinen en parkjes het isolement moet worden doorbroken waarin ze zich bevinden wanneer ze omringd zijn voor autoverkeer. Hiervoor moet een van de zijden van het plein aansluiten op het voetpad langs de huisgevels om de doorgang zonder doorgang van auto's (uitgezonderd openbaar vervoer) en volledig toegankelijk (Brussel Mobiliteit, 2011a).

De verschillende programma's voor de herwaardering van de publieke ruimte wagen zich telkens weer aan de herinrichting van deze ruimten, zoals het programma van de duurzame wijkcontracten dat we in punt 4.1.1. reeds voorstelden. Typische eigenschappen van de wijken waarop dit programma betrekking heeft, zijn een dichte bebouwing, een schaarse openbare ruimte en kleine woningen. Dat maakt de creatie van verblijfsruimten nog belangrijker (Degros, 2014). Hiervoor streven de wijkcontracten vaak twee doelstellingen na: de verovering van private of infrastructurele braakliggende terreinen (de braakliggende stukken spoorwegdomein bijvoorbeeld) en de herovering van de restruimten of bestaande publieke ruimten die hun vermogen hebben verloren om een plek te worden waar de gemeenschap kan leven (Degros, 2014). Deze herovering houdt ook een verbreding in van de voetpaden om weer “gezellige” pleinen en pleintjes te creëren of een parkeerverbod om verblijfsruimte terug te winnen.

Figuur 29. Heraanleg van het Hertogin van Brabantplein in het kader van het wijkcontract Sluis-Sint-Lazarus (Sint-Jans-Molenbeek). Het plein, dat door de Ninoofsesteenweg wordt doorkruist, ging gebukt onder een grote druk van het autoverkeer en het wildparkeren. De nieuwe inrichting maakt de ruimte veiliger voor de actieve modi, regelt het parkeren en creëert gezellige ruimten

Foto: François Rinschberg, 2014



Straatmeubilair en -inrichtingen die het gezellig maken: tussen universele toegankelijkheid en het verleggen van de gebruiken⁵⁵

Bij tal van recente herinrichtingen van pleinen en verblijfsruimten in Brussel worden straatmeubilair, bomen, fontein en verlichting⁵⁶ verondersteld bij te dragen tot een gezellige en ludieke sfeer en dat een geruststellend gevoel geeft. Hun schikking en ontwerp, gekoppeld aan een bestrating zonder niveaunderschillen, moeten bovendien een diversiteit aan gebruiken en gebruikers in de hand werken. Deze doelstellingen van het “herwaarderingsdesign” gaan gepaard met een dubbele eis van neutraliteit die deels tegenstrijdig is. Enerzijds lijken sociaal “neutrale” codes van een multifunctioneel meubilair en de schikking ervan aan te geven dat de ruimte voor iedereen toegankelijk is en iedereen wordt uitgenodigd om ze zich toe te eigenen voor eigen gebruik (bv. banken in een ludieke vorm of tegenover elkaar geplaatst om de dialoog te stimuleren). Het Flageyplein is een mooi voorbeeld van dit soort ontwerp. Anderzijds leidt dit type design tot de creatie van een onpersoonlijke ruimte waarvan de ruimtelijke vormen het sommige specifieke groepen moeilijk moet maken ze helemaal in te palmen door de toegankelijkheid van een openbare ruimte op te vatten als een formele kwaliteit, dat wil zeggen een resultaat dat automatisch van bepaalde ruimtelijke vormen wordt verwacht. Hiervan getuigt, bijvoorbeeld, op sommige plaatsen de installatie van banken die zo ontworpen zijn dat erop liggen oncomfortabel of zelfs helemaal onmogelijk is om onder andere te vermijden dat ze worden gebruikt door daklozen en voor algemeen “storende” installaties.

Maar dit streven naar neutraliteit en “universele” toegang van de inrichting overleeft het gebruik vaak niet. Sommige gebruikers kunnen voorwerpen en codes een andere wending geven en zich de ruimte en haar gebruik⁵⁷ opnieuw toe-eigenen. Zo dragen ze bij tot de beperking van de symbolische toegankelijkheid, het gevoel van er welkom te zijn of de “leesbaarheid” van de plek voor andere categorieën van gebruikers. Zo kan een “herwaarderingsontwerp” dat met deze dubbele doelstelling voor ogen werd bedacht, effecten teweegbrengen die de toegang tot de openbare ruimte beperken. Zo werd in het kader van het wijkcontract Papenvest (1997-2001) een sporthal ingericht ter vervanging van het oude basketterrein ter hoogte van de Papenvest, een van de voornaamste verkeersassen voor de voetgangers van de wijk. De herinrichting van de plek, die werd bedacht met transparantie en een visueel lijnenspel voor ogen, stelt een zone voor die beter “verbonden” is met de circulatieruimte buiten om de “sociale controle” te bevorderen en te vermijden dat een groep die in de wijk een slechte reputatie heeft (algemeen “de jongeren” genoemd) en een gevoel van onveiligheid veroorzaakt, ze zou inpalmen. De stedelijke vorm van de herinrichting, die nochtans neutraal wilde zijn en de toegang voor iedereen ten goede komen, heeft in werkelijkheid de zichtbare aanwezigheid van de “storende” groep die met deze operatie werd geïnstalleerd, versterkt. “De jongeren” hebben zich namelijk geïnstalleerd in de omliggende ruimten (uithoeken, bankenrijen) en de effecten van deze aanwezigheid worden versterkt door de transparantie van de gevel van de sporthal waar ze massaal toestromen. Kortom, deze groep heeft de plek gemarkeerd, d.w.z. dat ze deze ruimte hun eigen omgangscodes opleggen om ze zich toe te eigenen.

Figuur 30. Ingang van de sporthal aan de Papenvest

Foto: François Rinschberg, 2014



⁵⁵ Dit kaderstuk is gebaseerd op het werk van Emmanuelle Lenel “Co-exister et habiter. Contribution à une reformulation critique de la problématique de la mixité en milieu urbain” (lopende doctoraatsverhandeling, voorlopige titel) en een recent artikel (Lenel, 2014).

⁵⁶ Zie in dit opzicht katern nr. 2 van het Voetgangersvademecum “Verlichting voor voetgangersvoorzieningen” (OCW, 2012).

⁵⁷ Dat is wat Luc Gwiazdzinski “de manoeuvreerkunst” noemt (Gwiazdzinski, 2014 in (Degros, 2014)).

Naast deze concrete realisaties hebben de wijkcontracten vooral geleid tot het ontstaan van een ander inrichtingsmodel van de openbare ruimte. Ze hebben in de eerste plaats een nieuw werkingskader geschapen dat de organisatie en de traditionele werking van de administraties overhoop gooit (Noël, 2009). Anderzijds laat de betrokkenheid van de bewoners in de planning en de uitvoering van de herinrichting toe rekening te houden met de complexe en gediversifieerde gebruiksmodi die zich in deze ruimten ontwikkelen (Moritz, 2011). Deze nieuwe opvatting van de inrichting van pleinen en verblijfsruimten zou via zowel gewestelijke als gemeentelijke realisaties doorsijpelen. Het bekendste voorbeeld hiervan is waarschijnlijk de heraanleg van het Flageyplein (Cahiers de la Cambre Architecture, 2005). De participatie van de lokale spelers in de wijkcontracten rond het plein heeft hen bewust gemaakt van de uitdagingen die de inrichting van de openbare ruimte met zich brengt. Deze voorafgaande ervaring heeft hen vervolgens aangemoedigd om eisen te stellen op het vlak van procedure en kwaliteit toen de heraanleg van het plein aan bod kwam en om de openbare ruimte in de verf te zetten als middel om de wijk op te waarderen, nieuwe gebruiken mogelijk te maken of de sociale cohesie te bevorderen (Moritz, 2011).

Zoals we eerder reeds aanhaalden, kent deze nieuwe opvatting van de inrichting van de ruimte echter haar grenzen in het vrij beperkte terrein waarop het subsidiëringprogramma van de wijkcontracten betrekking heeft, wat de verschillen in de aanpak van de openbare ruimte tussen gemeenten nog versterkt. Zo werd de tweede Brusselse kroon, die weinig te maken had met het programma, zijn experimenten en praktijken, gekenmerkt door een zeker gebrek aan cultuur als het op de inrichting van de openbare ruimte aankomt. Het gewest tracht deze kloof nochtans te dichten met het initiatief]Pyblik[over de cultuur en de beroepen die met de openbare ruimte te maken hebben. De opleidingen van dit initiatief willen de betrokken ontwerpers en administraties een bijkomende conceptuele en beheerskundige bagage meegeven (Dessouroux, Van Criekingen en Decroly, 2009b) die een gemeenschappelijke grondslag op gewestelijk niveau kan vormen.

4.2.2. Het voetgangersnet: reticulair en toegankelijk

De hiërarchie van de wegen die het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) heeft bepaald, onderscheidt drie netwerken: het primaire net dat de voornaamste aders voor het autoverkeer omvat met een essentiële verkeersfunctie, de netten tussen de wijken, met een residentiële en verkeersfunctie, en het lokale net dat bijna 75% van de totale lengte van de wegen uitmaakt en voornamelijk een residentiële functie heeft (Timenco, 2014). Hoewel deze hiërarchie belangrijke richtlijnen geeft voor de snelheidsregimes (zie Lebrun et al., 2012: 30-32), volgt ze voornamelijk de logica van het autoverkeer, dat gevoeliger is voor de reistijd dan voor de afgelegde afstand en dat in tegenstelling tot de voetganger weinig leidt onder de omwegen of onderbrekingen dat het op zijn weg tegenkomt. De doorgang van de voetganger wordt namelijk gevormd rond de kortste weg en de waardevolle kernen. Het voetgangersnet behoeft geen hiërarchisering, wel een zekere dichtheid die toelaat het stadsweefsel te doorkruisen zonder al te grote omwegen.

Hiervoor mogen de stedelijke bouwblokken waar de voetganger omheen moet in de eerste plaats niet te groot zijn. Het Strategisch Voetgangersplan stelt een maaswijdte van 50 meter als doelstelling voor. Dat stemt overeen met het netwerk van het historische centrum van de Vijfhoek. In de eerste kroon schommelen de blokken over het algemeen rond 100/150 meter en in de tweede kroon zijn ze nog groter (Timenco, 2014). In de tweede plaats moet het mogelijk zijn stedelijke onderbrekingen te overbruggen. Deze onderbrekingen kunnen een kanaal, een spoorweg, een weg van het primaire net, een tunnelkoker, een eigen bedding... zijn.

Hoewel men idealiter van bij het begin van het stedenbouwkundige ontwerp rekening houdt met het voetgangersnet, moeten ook de voetgangers op de hoogte zijn van deze fijnmazige netwerken en doorgangen door het stadsweefsel die het voetgangersnet uitmaken.

Een ander interessant project op het vlak van voetgangersnet is het groene netwerk, een programma dat Leefmilieu Brussel sinds 1996 heeft lopen om de groene ruimten met elkaar te verbinden en de zachte mobiliteit te promoten. De 19 gemeenten tellen samen 8.000 ha groene ruimte en natuursites (waarvan 2.210 ha publieke groene ruimte en 400 ha parken) (Haddad, 2013). Deze locaties zijn echter onevenredig verdeeld over het gewestelijke grondgebied en zijn vooral zeldzaam in het historische centrum van Brussel en bepaalde wijken van de eerste kroon. Daarom creëerde of herkwalificeerde Leefmilieu Brussel tussen 1993 en 2006 een vijftiental centrale groene ruimten en wijken, voornamelijk in dichtbevolkte zones (Tritel, 2014). Deze ruimten, die voornamelijk werden herwonnen op oude braakliggende terreinen in de stad, hebben toegelaten het groene netwerk in de wijken die daar het meeste nood aan hadden aanzienlijk te versterken. Ook de Groene Wandeling werd in dit kader ontwikkeld. Dit is een wandellus van een zestigtal kilometer rond het gewest, volledig afgebakend en toegankelijk voor voetgangers en fietsers, die stadsparken en groene ruimten van de tweede Brusselse kroon met elkaar verbindt. Hoewel dit voetgangers- en fietserstraject vooral om recreatieve redenen werd gecreëerd, kan het ook aanzetten tot functioneel voetgangersgebruik.

Ten slotte beïnvloedt de omgeving van het voetgangersparcours ook de aantrekkelijkheid van het stappen. Gevels spelen hierbij een belangrijke rol. Een lange, eentonige laan met grijze en gesloten gevels kan de indruk wekken eindeloos te zijn. De interactie tussen de gebouwen en het niet-bebouwde beïnvloedt dus de beleving en het gedrag van de wandelaar. GO10 identificeert een reeks aanbevelingen om de gevels in het stedelijke milieu te activeren, zoals een afwisseling van ingangen en gemengde functies, open en transparante gevels op de benedenverdieping, nachtverlichting, een architectuur met veel reliëf en perspectief, afdaken of bogengangen, alsook publieke of semipublieke verblijfsplekken zoals terrassen of tuintjes (Timenco, 2014).

Het gebruik van dit voetgangersnet kan natuurlijk alleen effectief zijn als het echt voor iedereen toegankelijk is. De uitdaging is enorm als we weten dat ongeveer een derde van de Belgische bevolking als mobiel beperkt kan worden beschouwd (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 2014a).

Om het hele Brusselse grondgebied toegankelijk te maken moet echter enerzijds een nauwkeurige stand van zaken op het terrein worden opgemaakt die toelaat om anderzijds de prioriteiten van de inrichtingen te bepalen. Aangezien deze stand van zaken hetzij onbestaande hetzij perceelsgewijs was, heeft het gewest in 2014 beslist om voor elk van de 19 Brusselse gemeenten een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) op te stellen.

Dit plan heeft een dubbele ambitie. Het wil in de eerste plaats met de hulp van de gemeenten en inwoners, de lokale activiteitencentra en structurende prioritaire voetgangersassen bepalen en in kaart brengen (op basis van de stromen) en vervolgens een stand van zaken opmaken van de weg en de publieke ruimten. Elke gemeente moet dus een PAVE opstellen met de hulp van een studie bureau dat 360 km wegen per jaar onder de loep neemt, ongeacht de beheerder, en een reeks aanbevelingen formuleert voor prioritaire inrichtingen (Bertrand en Moors, 2013). Het doel is tegen 2018 een volledige stand van zaken te hebben van het hele gewestelijke grondgebied.

In 2014 ondernamen drie gemeenten een PAVE: Anderlecht, Jette en Evere. In 2015 hebben ook Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Koekelberg, Elsene, Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe de stap gezet.

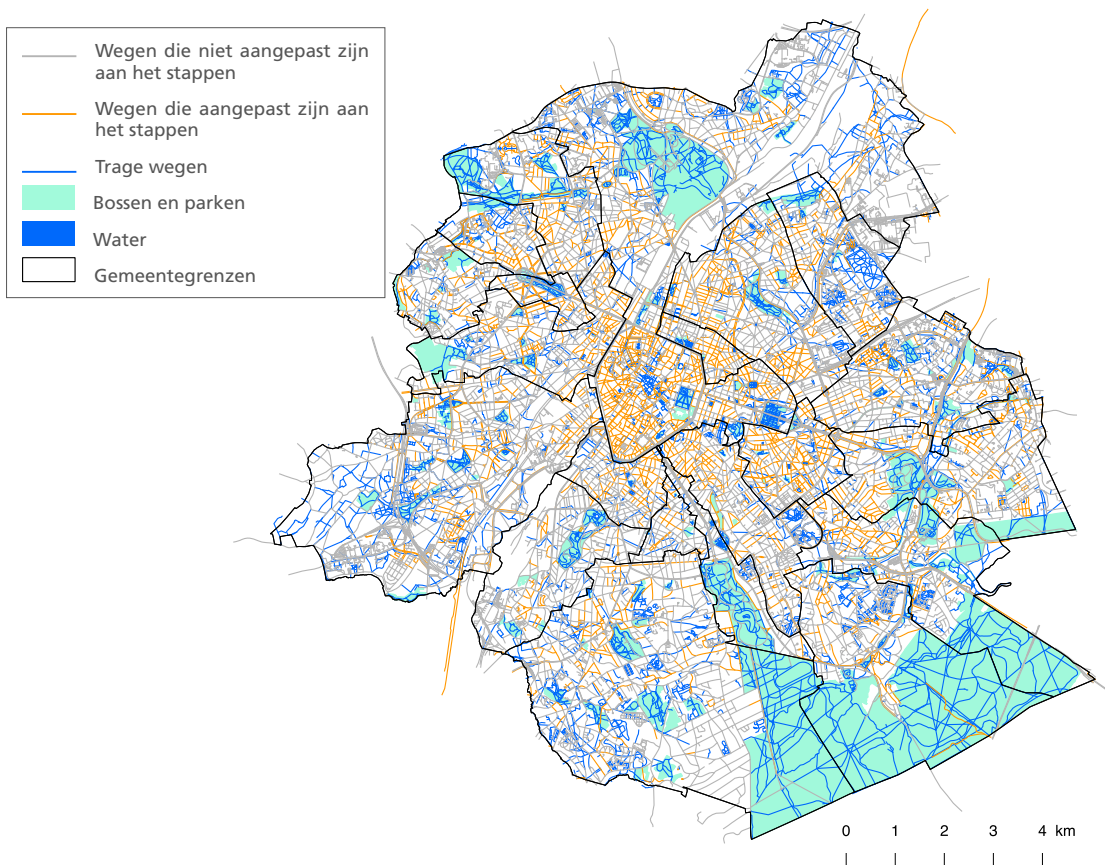
Het STAPAS-project

In het kader van het Voetgangersplan belastte het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de vzw Trage Wegen met een inventarisatie van de voetgangerswegen: dat is het STAPAS-project. Een team heeft eerst een inventarisatie opgemaakt van de buurtwegen en verkeersvrije wegen op basis van de UrbIS-gegevens van het CIBG en de kaartenatlas van het NGI. Vervolgens hebben een honderdtal vrijwilligers verspreid over het gewest de effectieve

toegankelijkheid van deze wegen gecontroleerd en getest. Dit project, dat in 2014 werd voltooid, lijst maar liefst 600 kilometer trage wegen op die toegankelijk zijn voor stedelijke stappers (Trage Wegen, 2014). Ter vergelijking: het "klassieke" wegennet meet ongeveer 1.750 km. Deze 600 km waarin ook een deel van het "klassieke" net is opgenomen, vertegenwoordigt de fijnmazigheid van het Brusselse voetgangersnet. Deze wegen bestaan namelijk hoofdzakelijk uit paden, verkeersvrije doorgangen, doorgangen door bouwblokken of groene ruimten enz.

Figuur 31. De verschillende voetgangerswegen

Bron: Trage Wegen vzw, 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



Het begrip van Persoon met beperkte mobiliteit (PBM) volgens het voetgadersvademeccum in het BHG (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 2014a)

Iemand wordt als een persoon met beperkte mobiliteit beschouwd indien zijn bewegingen verhinderd worden door zijn gestalte, toestand, leeftijd, permanente of tijdelijke beperking of door de apparaten of hulpmiddelen die hij nodig heeft om zich te verplaatsen. Als personen met beperkte mobiliteit worden beschouwd kinderen, zwangere vrouwen, bejaarden, en personen:

- die een handbediende of elektrische rolstoel gebruiken, en hun eventuele begeleiders;
- van kleine gestalte;
- die een kinderwagen, een boodschappenwagentje of caddie voortduwen, en bezorgers die een steekwagentje gebruiken;
- met een handkoffer;
- die zich met een looprek of een rollator verplaatsen;
- met evenwichtsproblemen;
- die zich met een wandelstok of met krukken verplaatsen;
- die snel vermoeid raken (hart- of ademhalingsstoornis, zwaarlijvigheid, ...);
- met een handicap aan de bovenste ledematen;
- die bepakt zijn (zware voorwerpen, colli, ...);
- die blind of slechtziend zijn;
- die doof zijn en zich mondeling kunnen uitdrukken of gebarentaal gebruiken;
- die slechthorend zijn;
- met een verstandelijke beperking;
- die de plaatselijke taal niet beheersen;
- die laag geschoold zijn;
- die gemakkelijk gedesoriënteerd raken;
- ...

Verharding en toegankelijkheid

De kwaliteit van de inrichtingen, een belangrijk element voor het comfort van het stappen en de toegankelijkheid van het voetgangersnet, is doorslaggevend voor de omvang van het voetgangersverkeer (TRITEL, 2014). Er zijn momenteel geen gegevens op gewestelijk niveau over de verharding van de voetpaden.

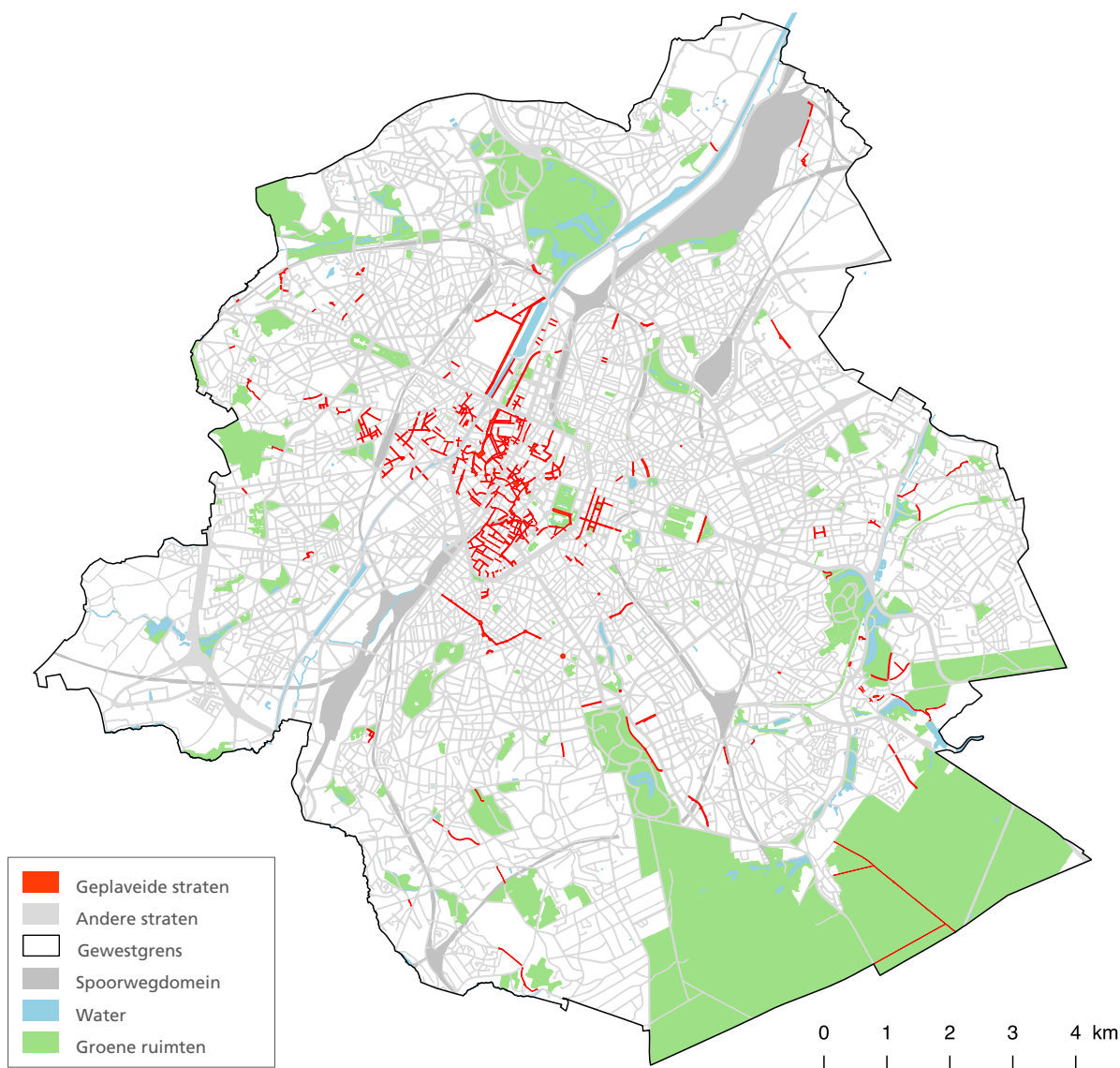
Zelfs wanneer maar één deel van het hele voetgangersnet niet geschikt is voor voetgangersverkeer of zelfs helemaal ontbreekt, lijdt de kwaliteit van het geheel eronder, ook al is ze voor de rest optimaal (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 2012). Gezien het belang van dit element om het stappen in Brussel te promoten, wijdt het voetgangersvademeem een volledig cahier aan de verharding van de voetgangersvoorzieningen, een gids die de voor- en nadelen van de verschillende materialen toelicht. Deze gids definieert de typische behoeften van voetgangers en vertaalt ze naar doelstellingen

zoals de vlakheid, stabiliteit, ruwheid, afwezigheid van obstakels, waterafvoer, leesbaarheid en netheid (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 2012).

Ten slotte is er het steeds terugkerende debat over het kasseienerfgoed. Zoals **Figuur 32** aantoont, zijn de straten met kasseiverharding voornamelijk geconcentreerd in het historische centrum van Brussel, inclusief dus het merendeel van de straten die vandaag verkeersvrij zijn geworden. Zo zijn de kasseien van de Grote Markt sinds 2002 beschermd. Andere oude historische of toeristische wijken krijgen vaak een specifieke inrichting waarbij straten, pleinen en parkjes regelmatig opnieuw "op oude wijze" worden verhard met kasseien (Dessouroux, 2006), wat hun toegankelijkheid vaak niet ten goede komt. We moeten echter opmerken dat het probleem niet noodzakelijk het materiaal is maar wel zijn onregelmatige plaatsing en slijtage (loszittende stenen enz.) die een comfortabel gebruik verhinderen.

Figuur 32. Geplaveide straten in 2014

Bron: Brussel Mobiliteit, 2014 | Auteur: Thomas Ermans, USL-B – CES



4.2.3. Oversteekplaatsen voor voetgangers: punten van wrijving tussen netwerken

In dit hoofdstuk nemen we de punten van wrijving onder de loep tussen het voetgangersnet en de andere vervoersnetwerken, en dan vooral dat van het autoverkeer en het openbaar vervoer.

Gezien de erfenis van de modale segregatie komt het autoverkeersnet overwegend via de oversteekplaatsen voor voetgangers in aanraking met het voetgangersnet.

Volgens de wegcode dient de voetganger de rijweg over te steken via de oversteekplaats voor voetgangers indien deze zich op minder dan 30 m bevindt. De oversteekplaatsen voor voetgangers, die voornamelijk om veiligheidsredenen werden aangelegd, kunnen al dan niet verhoogd zijn. Ze heeft echter het voordeel dat de voetganger voorrang⁵⁸ heeft wanneer hij zich op de oversteekplaats bevindt en dat ze de aandacht van de automobilisten trekt (Van De Winckel, 2010). Een veralgemening van de uitstulpingen van de voetpaden die de zichtbaarheid van de voetganger verbeteren, lijkt in Brussel aangewezen te zijn en vergroot meteen ook de plaats die de voetpaden op de weg innemen. Deze veralgemening zou voornamelijk om veiligheidsredenen gebeuren. Vooral in combinatie met geschrinkt parkeren, maken de uitstulpingen van de voetpaden het mogelijk de voornaamste risico's op ongevallen weg te nemen door de afgelegde afstand te verkleinen en de voetganger beter in het gezichtsveld van de bestuurders te brengen (Dupriez en Houdmont, 2009).

Opnieuw om veiligheidsredenen is een deel van de oversteekplaatsen voor voetgangers uitgerust met verkeerslichten die het verkeer in het algemeen regelen of de voetganger in staat stellen een drukke verkeersader over te steken.

Om het effect van de stedelijke scheiding van de grote verkeersaders zoveel mogelijk te beperken, heeft het gewest zich twee belangrijke doelen vooropgesteld: enerzijds om de 100 meter een beveiligde doorgang op de hoofdwegen inplanten, idealiter met een drukknop en rekening houdend met de context (halte openbaar vervoer, school, handelszaken...); anderzijds de cycli van de verkeerslichten inkorten zodat de wachttijd op het secundaire wegennet niet langer is dan 45 seconden (Brussel Mobiliteit, 2012a). Ter hoogte van de kruispunten is de vermindering van de wachttijd voor voetgangers echter beperkt door de tijd die veilig wordt geacht om de weg in elke richting over te steken. Het is namelijk de tijd die de voetganger nodig heeft die de minimale lengte van de lichtfases bepaalt en deze tijd is afhankelijk van de lengte van de oversteek. Een andere beperking berust in de groenegolfsystemen en de bediening van de verkeerslichten op afstand door het openbaar vervoer. Elk van deze systemen kan de fasen van verkeerslichten aanzienlijk langer of korter maken naargelang de richting van het verkeer (zie hoofdstuk 9).

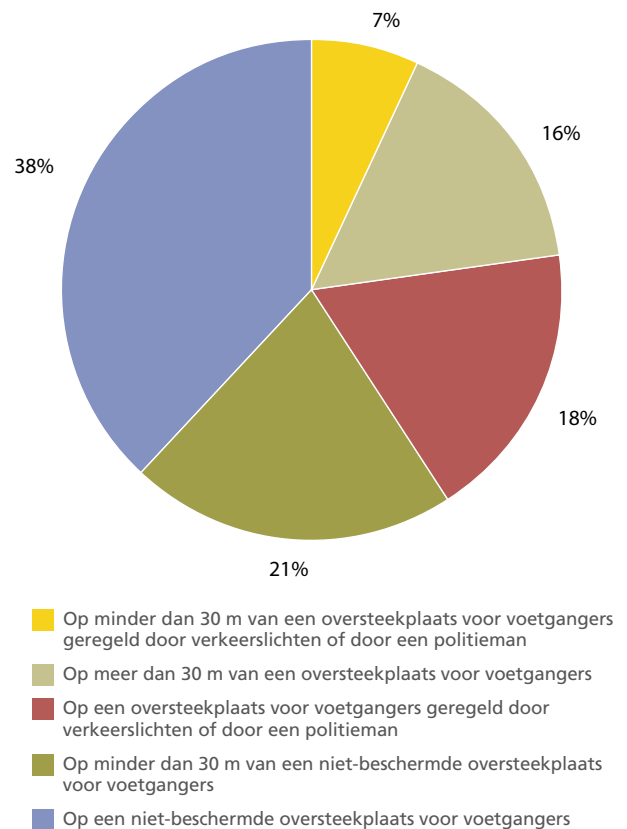
Hoewel het veelvoud aan oversteekplaatsen voor voetgangers op het hoofdwegennet een belangrijk element kan zijn om het barrière-effect van de grote verkeersaders op het voetgangersnet te verminderen, is het echter de tendens om de oversignalisatie op het lokale net en in de zones 30 te verminderen om spontaan oversteken mogelijk te maken voor zover de inrichting toelaat een aangepaste snelheid van het autoverkeer te garanderen.

In dat geval dient men toch bepaalde inrichtingen te voorzien om het oversteken van personen met een beperkte mobiliteit mogelijk te maken.

Wat het aantal ongevallen betreft waarbij een voetganger betrokken is, doen bijna 4 ongevallen op 10 zich voor op een oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten en meer dan 2 ongevallen op 10 op minder dan 30 meter van een dergelijke oversteekplaats (Dupriez en Houdmont, 2009) (zie **Figuur 33**). Dat betekent enerzijds dat fysieke inrichtingen, vooral ter hoogte van de kruispunten, een cruciale rol spelen voor de beveiliging van de doorgang van de voetganger en anderzijds dat de plaatsbepaling van de oversteekplaatsen voor voetgangers in sommige gevallen in vraag moet worden gesteld omdat de voetganger de neiging heeft de kortste weg te nemen zonder een omweg te maken via de speciale oversteekplaats. Het IRIS 2-plan voorziet daarom dat er rekening wordt gehouden met de "natuurlijke doorgang" van de voetgangers. Toch kan het aandeel van ongevallen die aan het gedrag van individuen⁵⁹ toe te schrijven zijn, niet volledig door deze fysieke inrichtingen worden gecompenseerd.

Figuur 33. Lokalisatie van de ongevallen van voetgangers die de weg oversteken in percentage van het totaal in het BHG in 2006

Bron: Dupriez en Houdmont, 2009



We zien dat de oversteekplaatsen voor voetgangers een knooppunt vormen voor wrijving tussen het auto- en het voetgangersnet. Maar vragen we ons terecht af: *wie kruist wie?* Het IRIS 2-plan hakt de knoop door: "de continuïteit van het voetpad moet gewaarborgd worden, zelfs bij het oversteken van kruispunten. De voetganger gaat rechtdoor, het is de wagen die zijn weg kruist" (Brussel Mobiliteit, 2011a).

⁵⁸ Sinds 1 januari 1996 eist de wegcode dat bestuurders voetgangers laten oversteken die zich op een oversteekplaats bevinden of op het punt staan om ze te betreden (Dupriez en Houdmont, 2009).

⁵⁹ Zie hierover hoofdstuk 5 van het 3^e Katern van het Kenniscentrum (Lebrun et al., 2014) dat gewijd is aan de gewoonten tijdens de verplaatsing en de risico's die eraan verbonden zijn (met name voetgangers met een koptelefoon op die de straat oversteken...).

In dat opzicht is de verschijning van het overstekende voetpad⁶⁰, dat veel weg heeft van de eerste oversteekplaatsen voor voetgangers zoals ze werden gedefinieerd door het reglement voor de voetpaden van 1846 (zie hoofdstuk 1), emblematisch. Het overstekende voetpad dat in 2003 samen met de straatcode in de wegcode (zie hoofdstuk 3) werd opgenomen, stelt voor dat het niet de doorgang van de voetgangers is die mag worden onderbroken door de kruising van de verkeersnetten, maar wel die van het gemotoriseerde verkeer. Het overstekende voetpad houdt dus een gedwongen vertraging in van de voertuigen die over een stoeprand moeten rijden terwijl de voetganger niet in zijn doorgang wordt gehinderd. Dit middel wordt voornamelijk gebruikt om een verschil van categorie tussen wegen in de verf te zetten en zo het overwicht van de voetganger bij sommige van deze categorieën aan te geven (Trussart en Janssens, 2008).

Wat de wrijvingen met het openbaarvervoernet betreft, gaat onze aandacht hier vooral uit naar de plaatsen waar het voetgangersnet dit kruist. In tegenstelling tot de interactie met het autonet (waartoe ook de bussen behoren), heeft de voetganger in geen geval voorrang op het stedelijke spoorverkeer. Dat leidt vaak tot verwarring bij de gebruikers. Als voertuig op sporen is de tram namelijk niet aan de wegcode onderworpen. Een eigen trambaan kan voor de voetganger echter een belangrijke stedelijke barrière vormen. De oversteek ervan moet dus mogelijk en gegarandeerd zijn.

Het aantal ongevallen tussen een tram en een voetganger varieert van jaar tot jaar maar blijft sinds 10 jaar vrij stabiel (zie **Tabel 7**), terwijl het aantal trams in het verkeer en de frequentie van hun passage tussen 2010 en 2015 fors zijn toegenomen: 28% meer diensttijden per dag (Lamfalussy, 2015). Deze ongevallen zijn nochtans verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de zwaar gewonde of gedode voetgangers hoewel het Brusselse tramnet niet noemenswaardig gevaarlijker lijkt dan dat van de Europese burens (Chalanton en Jadoul, 2009).

Tabel 7. Evolutie van het aantal ongevallen waarbij een tram en een voetganger betrokken zijn in het BHG

Bronnen: MIVB, BIVV 2014

2004	2005	2006	2012	2013	2014
51	41	55	50	43	46

In 75% van de ongevallen stak de voetganger de eigen baan of de weg over, 37% van de oversteken vonden plaats op een oversteekplaats voor voetgangers en in 36% van het totale aantal ongevallen speelde het gedrag van de voetganger een belangrijke rol (Chalanton en Jadoul, 2009). Daarom wordt sinds 2006 geleidelijk een specifieke markering aangebracht ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers die het tramnet kruisen en lanceert de MIVB regelmatig sensibiliseringscampagnes om te herinneren aan de absolute voorrang van haar voertuigen op sporen. Eens te meer zijn de versterking van de signalisatie en de beveiliging van de infrastructuur belangrijk om het aantal ongevallen terug te dringen, maar kunnen ze niet allemaal worden vermeden vanwege het gedrag.

Een ander element dat meespeelt is de snelheid van de tram. Een tram die tegen 40 km/uur rijdt heeft namelijk een remafstand nodig van eenmaal zijn lengte, of 32 tot 42 meter (MIVB, 2013), zonder van zijn traject te kunnen afwijken zoals een automobilist dat zou doen. Het BIVV beveelt een snelheid aan van 20 tot 30 km/uur ter hoogte van de kwetsbare plaatsen (Chalanton en Jadoul, 2009). Terwijl een eigen baan net tot doel heeft het openbaar vervoer uit het wegennet te halen zodat het een hogere minimumsnelheid kan halen (een tram kan een snelheid van 65 km/uur halen, in vergelijking met de gemiddelde snelheid van het tramnet van 16,3 km/uur in 2013). Deze snelheidsvermindering om veiligheidsredenen kan dus in conflict komen met de doelstellingen omtrent de commerciële snelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer, dat reeds voldoende wordt vertraagd door de opstopping van het autoverkeer (zie hoofdstuk 9).

⁶⁰ Cartografisch (UrbIS) kunnen we geen onderscheid maken tussen een doorlopend trottoir en andere verdragingsmiddelen (Berlijnse kussens, verkeersplateaus...). We kunnen de verhouding van dit soort inrichting in het BHG dus moeilijk inschatten.