

Recepten voor trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



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

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

Tekst en cartografie

Trage Wegen

Vertaling

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel

Met medewerking van

Pierre-Jean Bertrand en Grégory Moors van Brussel Mobiliteit

Veel dank aan

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

Foto's

Trage Wegen en de inventariseerders

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

Disponible en français

Verantwoordelijke uitgever: Camille Thiry (Brussel Mobiliteit)
Juni 2018

Inhoud

EERSTE DEEL

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

I- Inleiding

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

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

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

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

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

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



Anderlecht. Foto: Emma Denorme



Schaarbeek. Foto: Sophie Kersuzan

1.2 Totstandkoming

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



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

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

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

1.3 Doelpubliek

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

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

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

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

I.4 Inhoud

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

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



Sint-Agatha-Berchem. Foto: Dominique Boon



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Hanne Van Herck

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

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

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



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

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

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

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

- **Doorsteken in de geplande wijken van de tweede kroon**

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



Sint-Pieters-Woluwe – Ferrarisgaarde.



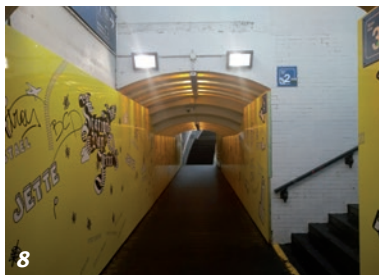
Ukkel – Tillensblok.

Anderlecht – RecyK. Foto Ecopole

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

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

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



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

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

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

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



Tussen Schaarbeek en Evere. Foto: Laura Nagels

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

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

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



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Steven Clays

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

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

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

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

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



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Boris Feron

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

1. Van wie is de stad? p. 5

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

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

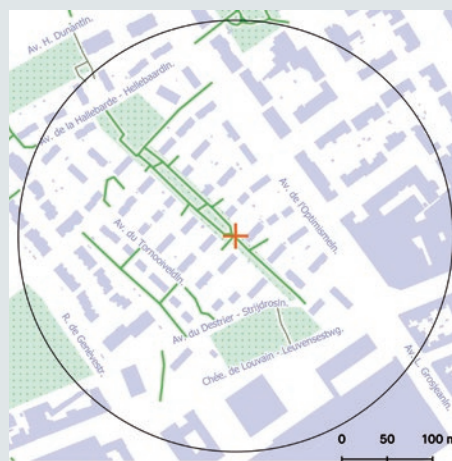


Recept 1 Burgerinitiatieven ondersteunen

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

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

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



Evere – Wijkinitiatief Uni-Vert.

Comment imaginez-vous

LE MAIL DE LA HACQUENÉE?



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

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

Samedi 9 Avril, rendez-vous à la Maison Destrier

09-10h Petit-déjeuner convivial
10-13h Atelier de construction
13-14h Lunch convivial
14-17h Atelier de construction
17-18h Réunion conviviale pour tous

Foto: Maison Destrier

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

2.1.4 Gewestelijk beleid: stedengewest op maat van voetgangers en fietsers

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

■ Strategisch Voetgangersplan

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

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



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Steven Clays

3. Strategisch Voetgangersplan, p. 42.

Voetgangersplan voorgestelde beleid. Ze sluiten vlekkeloos aan bij de aanpak van uitnodigen/verwennen/optimale kwaliteit voor de voetganger. Per definitie scoren trage wegen hoog op de kwaliteitseisen van een voetgangersvriendelijke stadsomgeving. In het licht van het GO10-referentiekader uit het Voetgangersplan wordt de meerwaarde van trage wegen zichtbaar. Aan de hand van voorbeelden uit de praktijk concretiseren we ook de cruciale rol die het lokale bestuur in deze vervult.

1. Fijn netwerk

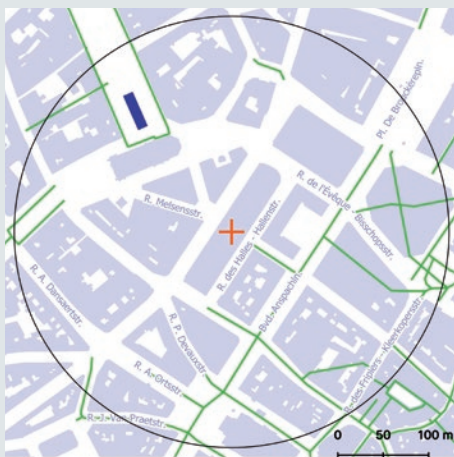
Verkeersveilige en aangename paden zijn er in de eerste plaats voor de directe buurtbewoners; in de directe woonomgeving vormen ze een ontmoetingsplaats voor mensen die een korte wandeling maken, gaan joggen, de hond uitla-

ten, enz. Het ontwikkelen van een omvangrijker netwerk aan fiets- of wandelroutes is slechts mogelijk als voldoende lokale schakels worden aaneengesloten tot langere verbindingen. Een fijnmazig en kwalitatief voetgangersnetwerk in de stad Brussel dient te vertrekken van een integrale inventaris van alle kortere verbindingen, doorsteekjes, doodlopende wegjes of heel lokale, discrete wegsels. Bij inspanningen om de ruimtelijke nabijheid tussen woon-, werk- en winkelatronen vorm te geven, kunnen deze schakels interessante verbindingen opleveren. Het plan wil komaf maken met barrières en stelt dat er elke 100m een doorsteek moet zijn.

Dit uitgangspunt is nog niet verworven, zoals blijkt uit dossiers als dat van de Korte Hallenstraat in Brussel-stad (zie kadertekst).

Brussel-stad: Geplande afschaffing van een slapende doorsteek

Dwars door Parking 58, aan de rand van de voetgangerszone in het hart van Brussel, liep een doorsteek die tot enkele jaren geleden publiek gebruikt werd. Deze doorsteek volgt het tracé van de Korte Hallenstraat, die er al was voor de twee delen van het gebouw in 1956 en in 1962 werden opgetrokken. De toegang werd enkele jaren geleden afgesloten omwille van veiligheidsredenen. Deze slapende doorsteek is een essentiële schakel tussen de Sint-Katelijnewijk en de voetgangerszone aan de Anspachlaan. De stad Brussel wil de Korte Hallenstraat afschaffen voor de bouw van een administratief centrum. In de plaats komt een doorgang die enkel tijdens de openingsuren van het gebouw openbaar gebruikt kan worden. Deze beslissing is in tegenspraak met het effectenrapport over de omgeving van de voetgangerszone van SUM (2015).



Brussel – Korte Hallenstraat verdwijnt.



Centrale Hallen voor de aanleg van Parking 58.
Foto: alob46.wordpress.com

2. Rechtstreekse en continue routes

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

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

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

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

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



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



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

3. Vlotte intermodaliteit

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

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

Ukkel: Trage weg naar het station Stalle

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

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



Ukkel – Stationspad.



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



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

4. Beleving

Ontmoetingsruimte, speelruimte of openbare ruimte tout court: trage wegen zijn altijd evenzeer verblijfsruimte als verplaatsingsruimte. Ze hebben ook een belangrijke erfgoedkundige waarde en vertellen ons meer over vroegere verplaatsingspatronen, over de omgang met de stedelijke omgeving, over mentaliteiten en leefgewoonten. Door de grote diversiteit aan stedelijke trage wegen en hun verkeersvrije karakter, vormen deze wegen emblematische voorbeelden van wat voetgangerskwaliteit kan inhouden; stappen langs trage wegen is “tegelijk functioneel en recreatief, verplaatsend en verblijvend, doelgericht en dolend, beheerst en spontaan, berekend en zintuiglijk”.



Elsene. Foto: Marion Schubert

5. Meer ruimte

Het Voetgangersplan benadrukt terecht dat de stoep of het trottoir geen voorwaarde zijn voor het stappen, maar slechts een middel om de voetganger van de andere weggebruikers te scheiden. Door de focus te verplaatsen naar verkeersvrije doorgangen of bewegingsruimte, verschijnt de volledige openbare ruimte als een ruimte van passages, sporen en doorgangen. Dankzij de afwezigheid van autoverkeer, kunnen trage wegen uitgroeien tot verblijfsruimte en maken ze nieuwe invullingen van het ‘shared space’ concept mogelijk.

Jette: Ruimte voor de voetganger aan het station en het Kardinaal Mercierplein

Tussen 2007 en 2013 werd de omgeving van het station van Jette opnieuw aangelegd. Daarbij werden zowel de voor- als achterkant van het station onder handen genomen. De volledige publieke ruimte werd ingericht met het oog op de actieve weggebruiker en doorwaadbaarheid van de omgeving. Bijzondere aandacht gingen naar

het autovrij maken van het plein en het optimaliseren van de voetgangerstunnel onder de spoorweg. Deze tunnel is de enige directe verbinding tussen de wijk ten noorden van het station, het stationsplein met al zijn voorzieningen waaronder een tramhalte en het centrum van de gemeente verderop. Daardoor gebruiken niet alleen treinreizigers de tunnel, maar ook veel buurtbewoners. Het Kardinaal Mercierplein voor het station werd autovrij gemaakt en met een patroon in de tegels van het plein wordt de voetganger de weg gewezen naar de trage wegen in het aanpalende Paul Garcetpark. Er werd fors geïnvesteerd in mooi straatmeubilair. Aan de inrichting van de voetgangerstunnel werd bijzondere aandacht besteed, zowel qua verlichting als qua kleurenkeuze. De tunnel is een goed voorbeeld van een ondergrondse doorsteek. Bij dit dossier waren de gemeente Jette (dienst Mobiliteit en Stedenbouw), Beliris en Infrabel betrokken. Het ontwerpteam werd aangewezen na een internationale wedstrijd. Bij het bekendmaken van de plannen rees er protest van de omliggende middenstand tegen het verdwijnen van parkeerplaatsen.



Jette – Heraanleg stationsomgeving.



Een autovrij plein creëert ruimte.
Foto: Hanne Van Herck

6. Uitstekend fysiek comfort

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



Keelbeekweg in Haren. Foto: Caroline Jadot

7. Universeel

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

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

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

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



Ganshoren – Van Overbekelaan.



*Een slingerend pad in de middenberm.
Foto: Rita Florizoone*

8. Magneten

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



Recept 2 Trage weg langs de school

9. Gegarandeerde veiligheid

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



Ukkel. Foto: Jean Leseul

10. Rustig verkeer

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



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

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

■ Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

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

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

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

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

Schaarbeek: Het Groene Koninginpark verbindt hoog en laag

In 2007 liet Leefmilieu Brussel het Groene Koninginpark restaureren. Het park, 5 000 m² groot en met een helling van 20 m, was verwaarloosd. Na een ontwerpwedstrijd werd een team van een architect en een landschapsarchitect aangesteld. Zij legden hun oor te luisteren bij de buurtbewoners.

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



Schaarbeek – Groene Koninginpark.



Een park dat verbindt. Foto: Geert te Boveldt

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



Recept 3 Duurzaam wijkcontract



Recept 4 Publieke ruimte, trage ruimte

■ Fietsplan

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

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



Schaarbeek. Foto: Inge Paemen

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

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

Het Fiets-GEN

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

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

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

Recept 5 Veilig barrières overwinnen



Recept 6 Doorlopende straten identificeren



■ Het Groene en Blauwe netwerk



Sint-Pieters-Woluwe. Foto: Ghislain Thonon

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

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

Recept 7

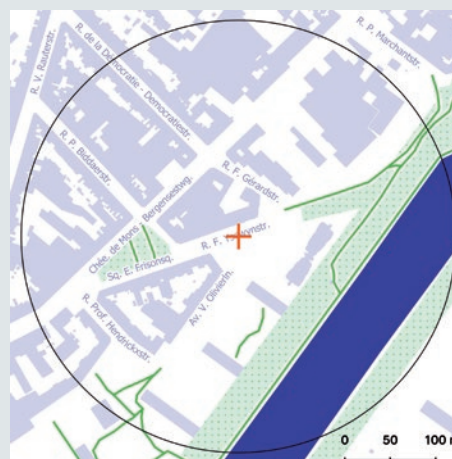
Twee uitgangen voor parken en groene ruimtes

Recept 8 Herinrichten van parken volgens natuurlijke looplijnen

In een stad waar weinig gezinnen over een tuin beschikken, zijn publieke speelfaciliteiten heel belangrijk. In Brussel zijn er ongeveer 300 speelpleinen en -tuinen, beheerd door het Gewest of door de gemeenten. Dat komt neer op één speelzone per 435 kinderen tussen 2,5 en 12 jaar. Er bestaat veel diversiteit tussen de speelruimtes: er zijn informele plekken langs de straat, kleinere speelzones in de wijk tot grote speelruimtes die kinderen uit de hele gemeente en zelfs vanuit andere gemeenten aantrekken. De speelplekken zijn ongelijk gespreid over de stad, zelfs in die mate dat er in sommige wijken geen geschikte plekken voor handen zijn. Daarom ontwikkelde Leefmilieu Brussel een strategie die er moet voor zorgen dat die speelarme wijken het eerst aan bod komen bij de aanleg van nieuwe speelinfrastructuur of bij de renovatie van bestaande speelpleinen.

tend bij dit voornemen moet aandacht besteed worden aan een kindvriendelijke ontsluiting van deze zones via trage wegen. Tussen speelzones onderling, maar ook vanaf de woonplaats en

Binnen het Duurzame Wijkcontract Biestebroek plant het architectenbureau Arter een gedeelde groene ruimte tussen de Bergensesteenweg en het kanaal. Deze verbinding die prioriteit geeft aan actieve weggebruikers en een oplossing moet bieden voor de waterproblematiek loopt van de Elsa Frisonsquare tot aan het kruispunt van de F. Ysewynstraat/Fr. Gérardstraat loopt. Van deze verbinding wordt gebruik gemaakt om ook een speelruimte te creëren.



Anderlecht – Gepland speellint Ysewyn.



Van parkeerruimte naar speelruimte?
Foto: Hanne Van Herck

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



Molenbeek. Foto: Rita Florizoone

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

Recept 9 Speelstraat



Recept 10 Groene linten creëren



■ Duurzame wijkcontracten

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

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



Vorst, braakliggend terrein Wiels.
Foto: QuartierWielsWijk

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



Recept 11 Restruimten blijvend aanspreken

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

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



Laken – Passerelle over spoorweg.



Strakke architectuur.
Foto: Serge Brison voor Ney and partners

2.2 Trage wegen verknopen: klemtoon op het netwerk

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

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



Anderlecht. Foto: Geert Van Cauwenberghs

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

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

Recept 12 **Buurtwegen als basis**

Recept 13 **Voetgangerswegen door gebouwen**

Recept 14 **Doorsteken verplicht maken in nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen**



*Anderlecht. Foto: Patrice Deramaix
& Geneviève Kinet*

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

2.2.1 STAPAS: trage wegen op kaart

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

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

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

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



Ukkel. Foto: Jean Leseul

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

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

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

2.2.2 Kwaliteit van het netwerk optimaliseren

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

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

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



Evere. Foto: Laura Nagels

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

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

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

■ Samenhangend

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

Cahier GO10 – principe 2



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

■ Fijnmazig

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

Cahier GO10 – principe 1



Watermaal-Bosvoorde. Foto: Sarah Moutury

■ Multifunctioneel

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

Cahier GO10 – principe 4

■ Ontsloten

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

Watermaal-Bosvoorde: Paden langs de volkstuinen van het Reigerbospark

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



Watermaal-Bosvoorde – Reigerpark met volkstuinen.



Foto: Rita Florizoone

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

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



Elsene. Foto: Thierry Jiménez

2.2.2 De uitdagingen in het Brussels Gewest

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

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

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

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



Haren. Foto: Camille Baar

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

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

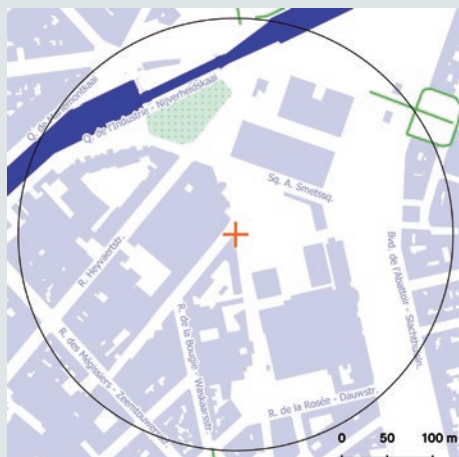
De vele restructuimten langs spoorwegen, industrie- en kanaalzones hebben veel potentieel om het netwerk van trage wegen te verdichten, lange-afstandsverbindingen te creëren of korte missing links weg te werken.



Recept 11 Restruimten blijvend aanspreken

Anderlecht: Wandelweg komt er niet na bouwvergunning voor een school

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



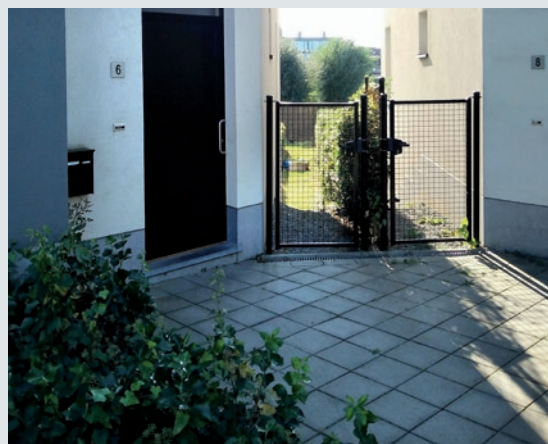
Anderlecht – Park langs de Zenne komt er niet.

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

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



Vorst – Niet gerealiseerde doorsteek verkaveling.



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

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

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

Recept 15 Bouwheren inspireren

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

Recept 16 Schoolstraat

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

Recept 17 Gebruiksovereenkomsten over private en dienstwegen en Modeldocumenten

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

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



Ganshoren – Ontwerp crèche bij voetweg.



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

3- Naar een gemeentelijk tragewegenbeleid

3.1 Inleiding: focus op het netwerk en interdisciplinariteit

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

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



Oudergem. Foto: Ghislain Thonon

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

3.2 De ingrediënten van een lokaal tragewegenbeleid

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

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

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

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



Etterbeek. Foto: Marion Schubert

3.2.1 Visievorming: het gemeentelijk tragewegenplan

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

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

■ Een tragewegenplan in een notendop

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

■ Participatie

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

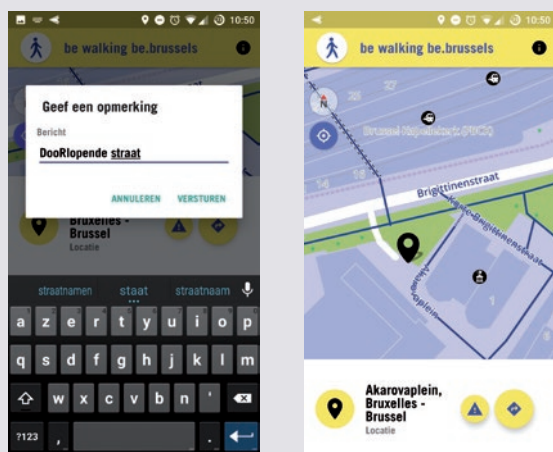


Elsene. Foto: Matthias Verhelst

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

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

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



Deze screenshots tonen hoe opmerkingen worden doorgegeven.

3.2.2 Het gemeentelijk patrimonium aan trage wegen

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



Ukkel. Foto: Thérèse Baeckeland

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

3.2.3 Handhaving en instandhouding

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

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

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

Een onderhoudsbudget en samenwerken met stadswachten

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

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



Een voetweg in Ukkel. Foto: Damiaan De Backer

■ Onderhoudsplanung

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



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Rita Florizoone

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

Recept 18 Medebeheer



■ Handhavingsprotocol

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

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

Modelbrieven en -documenten



■ Administratief protocol

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



Elsene. Foto: Matthias Verhelst

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

■ Gemeentelijke diensten warm maken

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



*Elsene – Samenwerking met Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw is onontbeerlijk.
Foto: Matthias Verhelst*

3.2.4 Het netwerk uitbouwen en versterken

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



Etterbeek. Foto: Marion Schubert

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

3.2.5 Communicatie en sensibilisering

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

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

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

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

Recept 19 Naamborden plaatsen langs trage wegen

Recept 6 Doorlopende straten identificeren



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

Foto: Ulrich Beuter

■ Evenementen

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

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

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

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

Recept 21 Bewegwijzerde sportevenementen

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

■ (Burger)initiatieven ondersteunen en ontsluiten

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

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



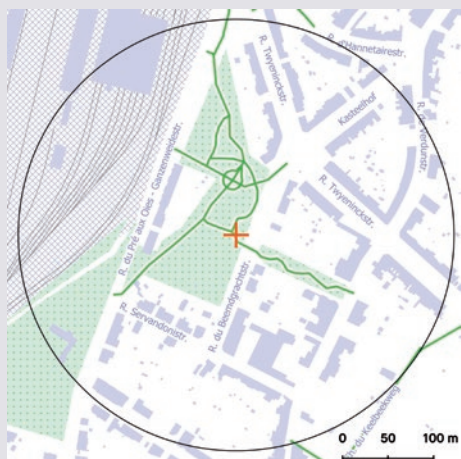
De gemeente Oudergem ondersteunt een school bij het project Chemins au naturel.

Foto: Rita Florizoone

Haren: Buurtbewoners herstellen paden en ruimen afval op

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

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



Brussel-Haren – Buurtbewoners herstellen paden.



Buurtweg in Haren. Foto: Caroline Jadot

■ Tijdelijk autoluw als experiment

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

Recept 22 Leefstraat

Recept 23 Artistieke of creatieve experimenten

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

Recept 16 Schoolstraat

3.3 Koppeling met gemeentelijk instrumentarium

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

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

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

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

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



Evere. Foto: Denis Marechal

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

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

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

De Atlas der Buurtwegen in Brussel

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

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

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

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

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



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

Foto: Hanne Van Herck

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

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

■ Buurtwegen

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

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



Oudergem. Foto: David Kuborn

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



Recept 12 Buurtwegen als basis voor het netwerk

■ Gemeentewegen in de strikte zin van het woord

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

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

■ Publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang

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

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



Sint-Lambrechts-Woluwe. Foto: Rita Florizoone

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



Recept 24 Publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang

■ Trage wegen in feitelijke toestand van openbare weg

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

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

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

3.3.2 Mobiliteitsplan

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



Jette. Foto: Lukas Vanacker

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

3.3.3 PAVE

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

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

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

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

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



Sint-Pieters-Woluwe. Foto: Ghislain Thonon

3.3.4 Stedenbouwkundig instrumentarium

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

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

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

■ Regelgeving: het BWRO en de verordeningen

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

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



Anderlecht. Foto: Emma Denorme

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

■ Ruimtelijke planning: de bestemmingsplannen

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



Ukkel. Foto: Marion Schubert

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

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

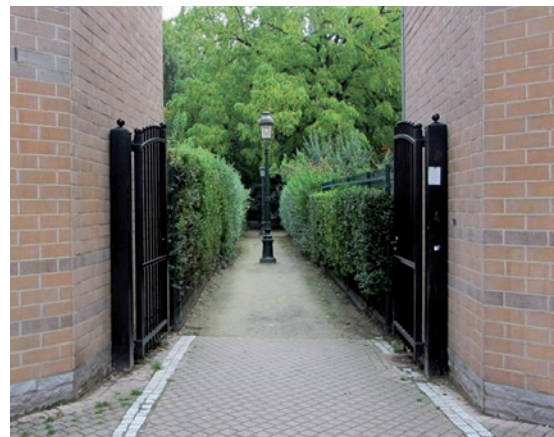
Een **Bijzonder Bestemmingsplan** (BBP) detailleert of wijzigt het GBP voor het gebied waarover het zich uitsprekt. Een BBP kan hefbomen creëren voor een gemeentelijk tragewegenbeleid. Zo kan het lokaal bestuur op het niveau van meerdere bouwblokken of zelfs op wijkniveau haar ruimtelijke strategie omzetten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

■ De uitvoering: verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen

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

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

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



Jette. Foto: Jérôme Lescanne

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

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

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

■ De gemeente als adviesverlener

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



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





Gerealiseerd door:

TRAGE
WEGEN >
V

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

Op initiatief van:

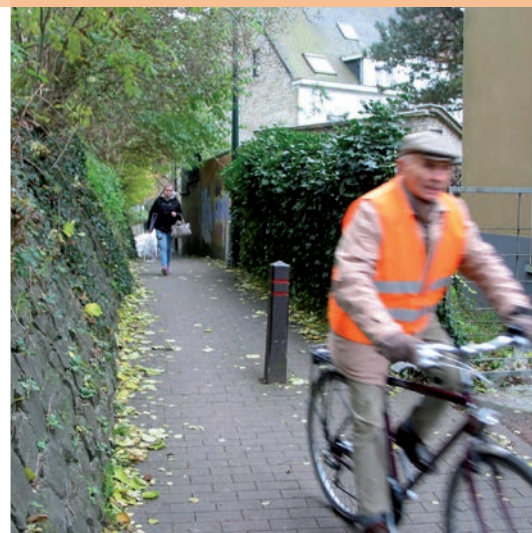


BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

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





Recepten voor trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Geïllustreerde voorbeelden
uit de 19 gemeenten
DEEL II – Receptenboek

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

Tekst en cartografie

Trage Wegen

Vertaling

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel

Met medewerking van

Pierre-Jean Bertrand en Grégory Moors van Brussel Mobiliteit

Veel dank aan

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

Foto's

Trage Wegen en de inventariseerders

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

Disponible en français

Verantwoordelijke uitgever: Camille Thiry (Brussel Mobiliteit)
Juni 2018

Inhoud

TWEEDE DEEL

4 – Recepten voor de optimalisatie van het gemeentelijk tragewegennetwerk	3
<i>Recept 1: Burgerinitiatieven ondersteunen</i>	4
<i>Recept 2: Trage weg langs de school</i>	5
<i>Recept 3: Duurzame wijkcontracten</i>	7
<i>Recept 4: Publieke ruimte, trage ruimte</i>	8
<i>Recept 5: Veilig barrières overwinnen</i>	10
<i>Recept 6: Doorlopende straten identificeren</i>	11
<i>Recept 7: Twee uitgangen voor parken en groene ruimtes</i>	13
<i>Recept 8: Herinrichten van parken volgens natuurlijke looplijnen</i>	14
<i>Recept 9: Speelstraat</i>	16
<i>Recept 10: Groene linten creëren</i>	18
<i>Recept 11: Restruidten blijvend aanspreken</i>	19
<i>Recept 12: Buurtwegen als basis voor het netwerk</i>	21
<i>Recept 13: Voetgangerswegen door gebouwen</i>	22
<i>Recept 14: Doorsteken verplicht maken in nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen</i>	24
<i>Recept 15: Bouwheren inspireren</i>	25
<i>Recept 16: Schoolstraat</i>	26
<i>Recept 17: Gebruiksovereenkomsten over private en dienstwegen</i>	28
<i>Recept 18: Medebeheer</i>	29
<i>Recept 19: Naamborden plaatsen langs trage wegen</i>	30
<i>Recept 20: Een activiteit organiseren op de Dag van de Trage Weg</i>	32
<i>Recept 21: Bewegwijzerde sportevenementen</i>	33
<i>Recept 22: Leefstraat</i>	34
<i>Recept 23: Artistieke of creatieve experimenten</i>	35
<i>Recept 24: De publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang</i>	37
<i>Recept 25: Trage wegen doorheen parkings</i>	39

5 – Overzicht van de praktijkvoorbeelden	41
6 – Literatuurlijst	43
7 – Afkortingen	45
8 – Modeldocumenten	46
8.1 Authentieke akte tot verlening van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang	46
8.2 Overeenkomst m.b.t de openstelling en bewegwijzering van private weg(en) voor een gemeentelijk Voetgangersnetwerk	51
8.3 Aanmaning tot heropening van een buurtweg	54
8.4 Aanmaning tot heropening van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang	56

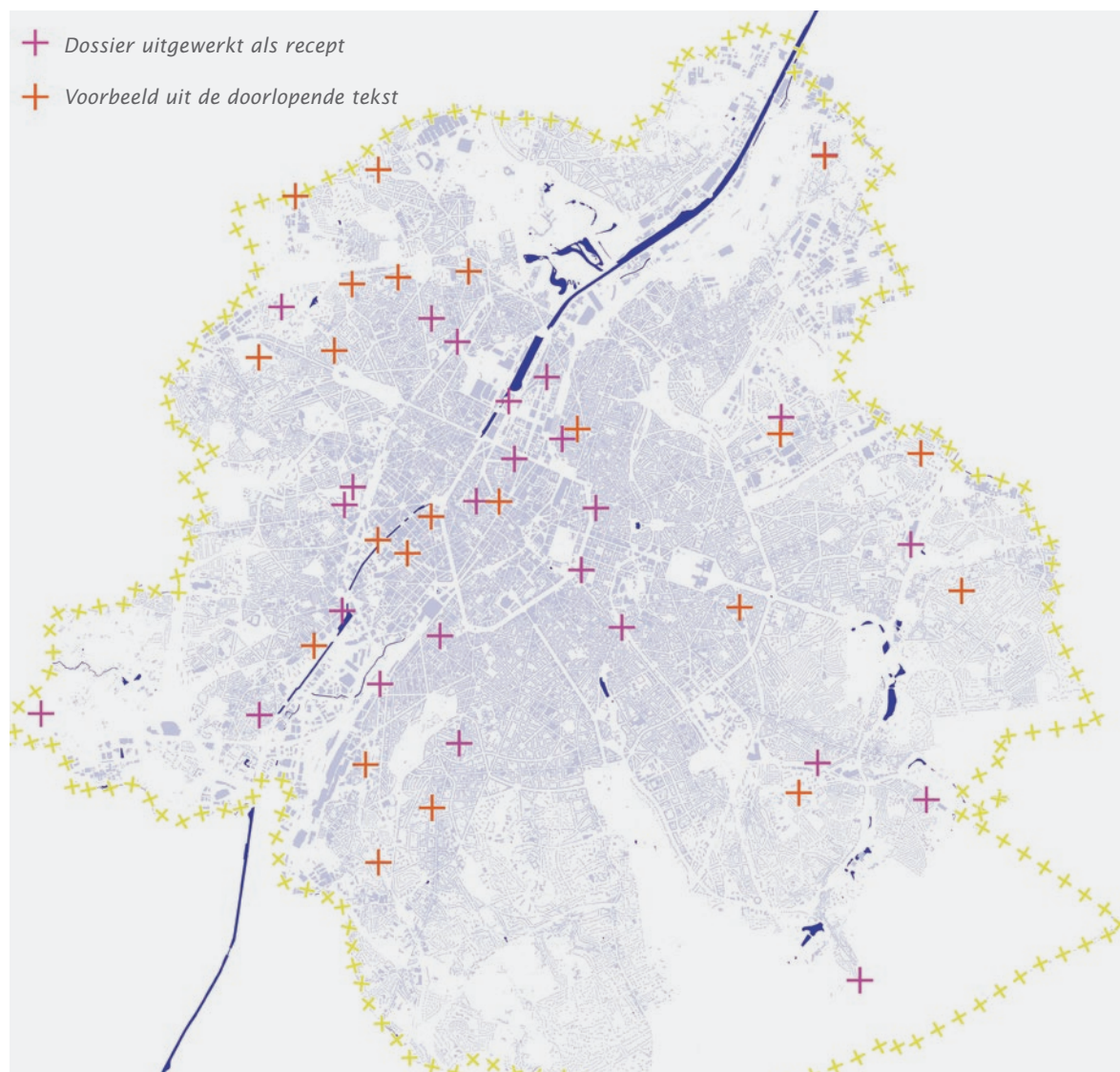
4- Recepten voor de optimalisatie van het gemeentelijk tragewegennetwerk

3

Het mag duidelijk zijn: om de voetganger te verwennen met een fijnmazig netwerk van trage wegen met doorsteken om de 50 meter, het voor-nemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is een gemeentelijk tragewegenbeleid broodnodig. Dat beleid vertrekt van de actuele situatie en streeft naar het best mogelijke weefsel van paden op verschillende niveaus.

In dit laatste hoofdstuk stellen we 25 recepten voor die gemeenten kunnen uitvoeren om het tragewegennet te verbeteren. Het gaat telkens om

zeer concrete Brusselse voorbeelden van ingrepen en maatregelen die zorgen voor een robuuster en sterker tragewegenweefsel op lokaal en bovenlo-kaal niveau. Deze recepten zijn heel divers. Som-migen zijn het resultaat van een opportuniteit die verzilverd werd, andere kwamen er na een proces van doelgericht plannen en prioriteiten stellen enerzijds. Het ensemble van deze recepten is een mooie staalkaart van acties op korte, middellange en lange termijn. De recepten worden gepre-senteerd in de volgorde waarin ze in de loop van deze publicatie aangehaald werden.



Een inventarisfoto van een venelle.
Foto: Steven Clays

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Anderlecht > Tuinwijk het Rad	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2011-2012	
Financiering	Beliris, budget voor dit onderdeel onbekend	
Contact	Sophie Ghyselen en Amélia Ribeiro van Collectif ipé, info@ipecollectif.be ; Gemeente Anderlecht, dienst Stadsvernieuwing – Participatie	
Meer info/documenten	– http://www.ipecollectif.be/projpla.htm – http://www.participation-anderlecht.be/IMG/pdf/2012_PlanVert-LaROUE_00_p1-6.pdf – http://www.participation-anderlecht.be/IMG/pdf/2012_PlanVert-LaROUE_02_p17-30.pdf http://www.environnement.brussels/sites/default/files/user_files/toolbox_cites_jardins_definitive.pdf	
Trefwoorden	inventaris – tuinwijk – doorsteken – groen – onderhoud – burgerinitiatief – publieke ruimte – plan	

Recept 2 Trage weg langs de school

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaan zo'n 4 op 5 kinderen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer naar school. De school-omgevingen zijn vaak niet afgestemd op zoveel actieve weggebruikers en verkeersveiligheid laat vaak te wensen over. De oplossing hiervoor is het instellen van een complete autovrije school-bereikbaarheid binnen een straal van 1 kilometer rond elke school. Door de combinatie van trage wegen en schoolstraten kunnen (tijdelijk) autovrije routes naar school gecreëerd worden. Hierin moeten scholen en gemeentebesturen samenwerken. Gemeenten moeten prioritair inzetten op doorsteken naar school. Scholen moeten dan weer hun schooldomein aansluiten op die trage wegen (een toegang achterin of een poort is vaak voldoende), en er eventueel – in samenspraak met de buurt – een permanente doorgang voorzien.

Daarbij aansluitend is het interessant om een schoolroutekaart op te maken, waarop de veiligste

routes voor fietsende en wandelende kinderen worden aangeduid. Uiteraard worden op deze kaart trage wegen vermeld, maar ook de veilige fietspaden, autoluwe straten en oversteekplaatsen. Daarnaast toont de kaart ook de gevaarlijke punten en de plaatsen waar een gemachtigd opzichter of politieagent aanwezig is.

DOSSIER Sint-Jans-Molenbeek, nieuwe lagere school geeft tweede leven aan bestaande doorsteek

Omschrijving

Sinds jaar en dag gebruikten de buurtbewoners de voetgangersdoorsteek tussen de parking van een winkelcomplex aan de Joseph Baecklaan en de Zaadstraat. De verbinding liep over een terrein met volkstuinten en verwilderd struikgewas. De site ligt op een steenworp van het Weststation en het Marie-Josépark en twee zeer drukke boulevards. Op deze plek werd in 2012-2016 de lagere school De Knipoog gebouwd met plaats voor 400 leerlingen met financiering van het Gewest.

Op vraag van de buurt werd de voetgangersdoorsteek tussen de wijk, de winkels en de boulevards behouden. De trage weg werd op een duurzame manier bestendigd en grotendeels met doorgroei-tegels verhard. In lijn met de filosofie van het passiefgebouw werd ook de omgeving zo ecologisch mogelijk ingericht. Bijzondere aandacht werd besteed aan waterdoorlaatbaarheid en groen, met ook ruimte voor een moestuin. Het ontwerp voor de site werd gemaakt door Leefmilieu Brussel en Urban Platform. Het gebouw werd erkend als voorbeeldgebouw van Leefmilieu Brussel.

Op de schoolsite zelf is autoverkeer in een heel beperkte zone toegelaten, en dat alleen maar tijdens het begin en einde van de schooldag. Het hele terrein is zo ingericht dat actieve mobiliteit de voorrang krijgt. Aan de pijpenkop van de Zaadstraat werd een Kiss & ride ingericht voor ouders die hun kinderen toch met de wagen brengen.



Sint-Jans-Molenbeek – Omgeving GBS De Knipoog.

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Jans-Molenbeek > tussen de Zaadstraat en de Joseph Baecklaan	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Eerste studie: 2010 Opening: 2016	
Financiering	De bouw van school werd gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap, Leefmilieu Brussel en de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek; het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financierde de heraanleg van de schoolomgeving. Alles samen zo'n 4 miljoen euro.	
Contact	De Knipoog: www.gbsdeknipoog.be , 02 414 35 40, deknipoog.1080@molenbeek.irisnet.be	
Meer info/documenten	– http://app.leefmilieubrussel.be/batex_search/Docs/fs_185_NL.pdf	
Trefwoorden	school – doorlopend – olifantenpad – participatie – waterdoorlaatbaar – kiss & ride – fietsen – continu	

Gelijkaardige dossiers

- Proefproject rond schoolcontracten van ATO dat loopt in drie pilootscholen tot eind juni

2017 > doel: ontwikkeling van plannen voor de ruimtelijke ordening rond scholen die rekening houden met het beleid op het vlak van onder meer mobiliteit. Er wordt een schoolcontract



*Trage weg langs basisschool De Knipoog.
Foto: Laura Nagels*

opgesteld in samenwerking met de gemeenschappen, scholen, gemeenten, wijkverenigingen en betrokken gewestelijke administraties.

- Buurtwegen langs scholen in Evere (lagere school de Wegwijzer), in Molenbeek (atheneum).
- Ganshoren: totale renovatie van een kinderdagverblijf werd ontworpen op maat van de voetweg die erlangs liep.

Recept 3 Duurzame wijkcontracten

Een Duurzame Wijkcontract is een stedelijk herwaarderingsprogramma van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gericht op kwetsbare wijken. Gewest en gemeenten bundelen hun krachten om binnen een vooraf vastgestelde perimeter en tijdspanne een wijk aan te pakken met een integrale benadering. Dat maakt van een wijkcontract een belangrijk instrument voor stadsvernieuwing. De focus ligt op duurzame ontwikkeling en burgerparticipatie. Binnen het DWC kunnen vijf soorten ingrepen uitgewerkt en gefinancierd worden. Twee daarvan zijn belangrijk voor trage wegen: buurtvoorzieningen en infrastructuur enerzijds en openbare ruimten anderzijds. Het actieterrein 'openbare ruimten' zet in op meer kwalitatieve publieke ruimte en geeft expliciet de voorrang aan actieve modi en de aanleg van voetgangersinfrastructuur.

DOSSIER

Anderlecht, project KAAI legt een verbinding naar het kanaal

Omschrijving

Het Duurzame Wijkcontract Biestebroek (2016-2019) focust onder meer op de zone tussen de Bronsstraat, de Wayezstraat en het kanaal Brussel-Charleroi. Een dichtbebouwde wijk die in de loop der jaren de band met het vlakbij gelegen kanaal volledig is kwijt geraakt. Een van de projecten die werden uitgewerkt door het studie-bureau ARTER Architects is het creëren van een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het hoger gelegen deel van de dichtbebouwde wijk (Bergensesteenweg) en het kanaal, dat vandaag quasi onbereikbaar is vanuit de wijk.

Om deze verbinding – die trouwens nog te zien is op luchtfoto's uit 1935 en 1953 – te realiseren is de afbraak vereist van drie woningen aan de Bergensesteenweg. De betreffende huizen liggen precies in het verlengde van de Bronsstraat. De vrijgekomen ruimte wordt ingericht als een openbare, groene zone van hoge kwaliteit met waarlangs een pand met 15 woningen zal worden gebouwd. Het verwachte resultaat: een directe verbinding tussen de handelsas van de Wayezstraat en het kanaal, waardoor de wijk opnieuw een band krijgt met de waterweg en de historische verbinding weer hersteld is.

De beoogde woningen stonden te koop op het moment van de goedkeuring van het project. Het idee om huizenblok aan de Bergensesteenweg open te trekken naar het kanaal is in overeenstemming met de aanbevelingen van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) Biestebroek.



Anderlecht – Afbraak huizen voor doorsteek.

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Anderlecht > aan de Bergensesteenweg in het verlengde van de Bronsstraat, waardoor een opening komt tussen Wayezstraat en kanaal	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☒ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Voorzien in het 4-jarig programma 2016-2019	
Financiering	Aankoop en sloop woningen: geraamd op 2 365 000 euro Sanering terreinen: geraamd op 250 000 euro; Ontwerp en inrichting van de nieuw publieke ruimte: 155 727 euro	
Contact	Studiebureau ARTER, Sébastien Heuss: info@arter.be, 02 513 77 95; Anderlecht, dienst Stadsrenovatie: Guy Van Beeck, gvanbeeck@anderlecht.brussels, 02 558 09 95	
Meer info/documenten	– http://participation-anderlecht.be/IMG/pdf/CQDB_Phase_03_NL.pdf	
Trefwoorden	sloop – nieuwe verbinding – afbraak – water – groene ruimte	



Anderlecht – Kruispunt Bergensesteenweg en Bronsstraat. Foto: Hanne Van Herck

Recept 4 Publieke ruimte, trage ruimte

Het netwerk van trage wegen versterken kan door meer verbindingen te creëren. Dat spreekt voor zich. Zo'n verbinding hoeft zich niet noodzakelijk te beperken tot een smal pad. Ook de ruimere omgeving van de weg, de publieke ruimte dus, kan op maat van de voetganger ontworpen worden. Met aandacht voor rustplaatsen, groen, drinkfonteinen en speelruimte en andere elemen-

ten die uit een bevraging van de buurt naar voor komen. Zo wordt er letterlijk plaats gemaakt voor de mens. Plaats in zijn wijk, in zijn stad. Dat soort luwteplekken creëert een nieuwe band tussen buurtbewoners onderling, tussen bewoners en hun omgeving. Deze trage ruimten dragen bij aan het welbevinden en de gezondheid van de stedeling.

DOSSIER Schaarbeek en Brussel-stad, de oude Zennebedding wordt een langgerekte trage ruimte

Omschrijving

Op de oude bedding van de Zenne, een bochtig tracé achter de huizen in de Noordwijk in Brussel en Schaarbeek, lag jarenlang een smalle zone braakland. Op initiatief van Leefmilieu Brussel wordt deze strook van 1,6 km lang heraangelegd en voor het publiek geopend. Het nieuwe park kreeg de naam Zennepark.

Het eerste deel van het park, tussen de Helihavenlaan en de Masuistraat werd geopend eind september 2016 en is zo'n 10 000 m² groot. De werken aan het tweede deel, tussen de Paleizenstraat en de Masuistraat zijn volop bezig. Tegen 2018 moet ook het derde stuk tussen de Masuistraat en de Koninginnestraat klaar zijn. Op langere termijn wordt het nieuwe park aangesloten op het kanaal

met een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het kanaal, aansluitend bij de bestaande spoorbrug. Het hele traject wordt een actieve verbinding tussen het Noordstation en de uiterste punt van het park van Laken. Om een zo rechtstreeks mogelijke verbinding te verwezenlijken, moet nog een oplossing gevonden worden voor het traject ter hoogte van Sibelga. Als Sibelga geen recht van doorgang verleent over zijn parking, zullen de voetgangers een omweg moeten maken via de Verlengde Masuistraat en een nog te ontwikkelen tracé op de spoorwegberm tot aan het kanaal.

Het park is ingericht als een wandelpromenade met een grote ecologische waarde. De ontwerpers voorzagen ruimte om te spelen en terrassen met zit- en ligbanken en picknicktafels. 's Nachts



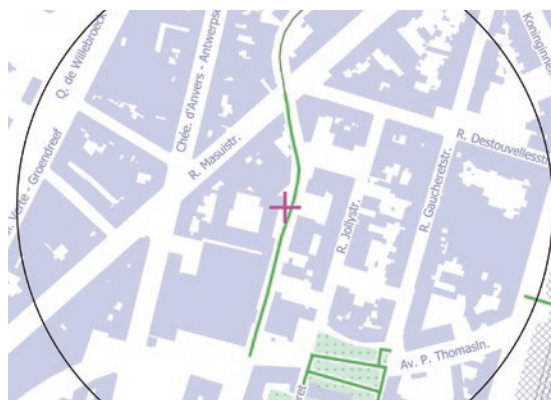
Zennepark tussen Schaarbeek en Brussel-stad.
Foto: Compagnie du Paysage

en bij slecht weer wordt het park afgesloten met grote hekken.

Dit project heeft een prijskaartje van 6,5 miljoen euro en wordt gefinancierd door Beliris binnen de Duurzame Wijkcontracten Masui en Koningin-Vooruitgang. Het ontwerp werd gemaakt door de Compagnie du Paysage uit Parijs. Het beheer van het park is in handen van Leefmilieu Brussel. Het park wordt dagelijks schoongemaakt en in de gaten gehouden door vier wachters.

Gelijkaardige dossiers

- Jette, stationsomgeving.
- Ganshoren, Van Overbekelaan.



Schaarbeek – Zennepark.

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Brussel-stad en Schaarbeek > restruimte achter de Masuistraat, de Paleizenstraat, doorlopend tot het kanaal	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☒ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2011-vandaag	
Financiering	Beliris: 6,5 miljoen euro	
Contact	Leefmilieu Brussel: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Meer info/documenten	– http://www.leefmilieu.brussels/fiche/zennepark – http://www.compagniedupaysage.com/projects/parc-de-la-senne/	
Trefwoorden	restruimte – park – verbinding – zitbanken – spelen – biodiversiteit	

Recept 5 Veilig barrières overwinnen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt doorsneden door heel wat barrières: drukke verkeersassen, spoorwegen, uitgestrekte industrieterreinen en het kanaal. Voetgangers moeten vaak ver omlopen om deze grote infrastructuurelementen te overwinnen. Bruggen en tunnels voor voetgangers en fietsers helpen om op een veilige manier over te steken. Maar dit type verbindingen wordt echter spaarzaam aangelegd vanwege de hoge kosten die ermee verbonden zijn. Bijkomende aandachtspunten zijn de hoogteverschillen en – in het geval van tunnels – het gevoel van onveiligheid.

DOSSIER

Oudergem, passerelle voor fietsers en voetgangers over de Invalidenlaan

Omschrijving

Het tracé van de voormalige spoorweglijn tussen Brussel (Delta) en Tervuren werd door Leefmilieu Brussel uitgebouwd tot een groen wandelparcours. Het traject maakt deel uit van de Groene Wandeling. Het pad heeft een recreatieve, ecologische en functionele waarde, onder meer door zijn ligging in de Woluwevallei.



De statige passerelle van de Groene Wandeling.

Foto: bxlrio.blogspot.be

De wandeling is bereikbaar via 17 toegangen, die allen zo zichtbaar mogelijk werden gemaakt. Bij de aanleg was er veel aandacht voor groen en rustinfrastructuur.

De keuze voor dit tracé impliceerde het zoeken naar een oplossing voor een immense barrière: de oversteek ter hoogte van de Hermann-Debrouxlaan/E411. Om de vele wandelaars en fietsers die van de wandelroute gebruik zouden maken op een veilige manier de Invalidenlaan te laten oversteken, liet Leefmilieu Brussel een 60 meter lange en 8 meter hoge passerelle voor fietsers en voetgangers bouwen. De passerelle is opgetrokken uit gekleurd beton en hout. Het ontwerp is van de hand van het bureau Dessin et Construction. Het ontwerp had bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor fietsers en wandelaars.

Pittig detail: om deze constructie te kunnen bouwen, moest de autosnelweg versmald worden.



Oudergem – Passerelle Groene Wandeling.

Gelijkaardige dossiers

- Vorst, tunnel onder de spoorweg in de Wielswijk.
- Laken, passerelle over de spoorweg aan de Fransmanstraat.
- Toekomstige passerelle Gosselies over het kanaal (begin van de werken: maart 2018).

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Oudergem > brug over de Invalidenlaan, ter hoogte van de Louis Dehouxlaan en het Hermann Debrouxviaduct	
Ruimtelijke context	☐ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Start studie: 2004 Werken: 2008-2010	
Financiering	Leefmilieu Brussel, Beliris en FOD Mobiliteit en Vervoer: 6900000 euros	
Contact	Dessin et Construction: Yvon Mosseray, 071 43 48 83, courriel@dessin-et-construction.eu Leefmilieu Brussel: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Meer info/documenten	– http://www.huytebroeck.be/IMG/pdf/perscommuniquen_inhulding_van_spoorwegwandeling.pdf – http://www.wbarchitectures.be/en/architects/Dessin_et_Construction/34 – http://www.publicspace.org/en/works/g090-promenade-cyclo-pedestre-du-chemin-de-fer	
Trefwoorden	brug – passerelle – restruimte – route – fietsers – barrière – verkeersveiligheid – universal design	

Recept 6 Doorlopende straten identificeren

Sinds 2013 erkent de Wegcode het verkeersbord F45b, doorlopende weg. Dat is een weg die doodloopt voor autobestuurders, maar niet voor voetgangers en/of fietsers. De wegbeheerders mogen het verkeersbord F45b aanpassen om de lokale situatie te verduidelijken. Het verkeersbord F45 (de doodlopende straat) moet als basis worden gebruikt samen met de 3 bijkomende iconen van bord F45b: het lijntje, de voetganger en de fietser.

Dit bord draagt bij tot een beter gebruik van onze wegen, in het bijzonder om het stappen en fietsen te bevorderen als alternatief voor het autogebruik. Fietsers en voetgangers die een buurt niet kennen, zijn immers geneigd zijn om wegen die zijn aangeduid als doodlopend niet te gebruiken, terwijl

er voor hen toch vaak een doorgang is. Uit steekproeven blijkt dat 70 tot 75% van de doodlopende straten in ons land eigenlijk doorlopen.

DOSSIER Ganshoren, stadswachten inventariseren doorlopende straten

Omschrijving

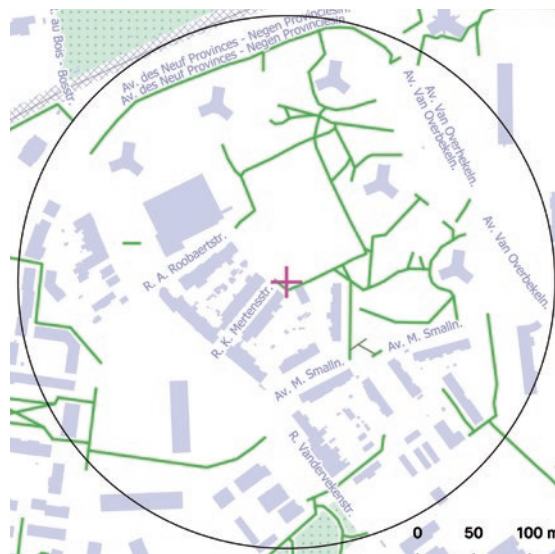
De dienst Mobiliteit en Stedenbouw van de gemeente Ganshoren werken nauw samen met een team van stadswachten om de kwaliteit van de publieke ruimte in de gaten te houden tijdens hun dagelijkse rondgang door de gemeente.

Op vraag van de dienst Mobiliteit maakten de stadswachten een inventaris van alle doodlopende straten waar voetgangers en/of fietsers wél door kunnen. Op één geval na bleken alle doodlopende straten doorlopend te zijn.



Deze straat loopt dood op een trappenpartij, maar voetgangers kunnen door.
Foto: Hanne Van Herck

Vervolgens paste de dienst Mobiliteit alle verkeersborden van de betreffende straten aan. Op de meeste borden (F45) werd een sticker met



Ganshoren – Inventaris door stadswachten.

voetganger en/of fietser aangebracht, sommige borden werden vervangen.

Gelijkaardige dossiers

- Sint-Lambrechts-Woluwe: volledige gemeente in 2013.
- Anderlecht: een aantal borden werden aangepast of vervangen.

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Ganshoren, de hele gemeente	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☒ park of bos	☒ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2014	
Financiering	Geen	
Contact	Ganshoren, dienst Mobiliteit	
Meer info/documenten	– https://www.duurzame-mobiliteit.be/artikel/doodlopende-sstraat-wordt-doorlopende-sstraat	
Trefwoorden	verkeersbord – inventaris – continu – fietsers – bekend maken	

Recept 7

Twee uitgangen voor parken en groene ruimtes

Parken, begraafplaatsen en binnentuinen in het bouwblok zijn – door hun groen karakter – vaak aangename plaatsen om te wandelen en te verblijven. Heel wat van deze groene ruimtes hebben echter maar één ingang, wat ze ongeschikt maakt voor doorgaand voetverkeer. In heel wat gevallen is het creëren van een bijkomende ingang relatief eenvoudig: het openen van een poort of een gat maken in de omheining. Een ingreep die maakt dat dergelijke groene ruimtes doorkruisbaar worden én dat buurtbewoners aan de nieuw geopende zijde minder ver moeten omlopen om van die ruimtes gebruik te maken. Nog eenvoudiger is het openen van de veelvuldig voorkomende afsluitingen aan weerszijden van parken binnen bouwblokken.

DOSSIER

Sint-Jans-Molenbeek, meerdere uitgangen voor het Marie-Josépark



Sint-Jans-Molenbeek – Marie-Josépark.

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Jans-Molenbeek > tussen de Edmond Machtenslaan, De Rooverelaan en Joseph Baecklaan	
Ruimtelijke context	☒ hoogbouw ☒ rijwoningen ☐ vrijstaande huizen ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs	☒ park of bos ☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Ontwerp: 1920; Restauratie: 2015-2016	
Financiering	Beliris: 1 200 000 euro voor de restauratie van het park	
Contact	Leefmilieu Brussel: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Meer info/documenten	– http://www.beliris.be/files/files/Projets/Parc-Marie-Jose/folder-mj-web.pdf – http://document.leefmilieu.brussels/opac_css/elecfile/IF%20EV%20MARIE%20JOSE%20PARK%20%20DEF%20NL	
Trefwoorden	park – groen – verlichting – looplijn – doorsteekbaarheid	

Omschrijving

Het Marie-Josépark is een 6 ha grote groene ruimte in de vallei van de Molenbeek. Het park werd ontworpen door architect en stedenbouwkundige Louis Van der Swaelmen en werd geopend in 1922. Naast wandeldreven en grasveldjes, vijvers en bos vind je in het park ook speeltuinen, sportvelden, een school en een ontmoetingsruimte van het OCMW. Het park is bekend omwille van zijn bijzondere bomen. Het park werd in 2015 door Beliris gerestaureerd. Daarbij werden onder meer enkele paden hersteld, trappen en nieuwe paden aangelegd. Daarvoor werd het studie-bureau AGORA aangesteld. In 2016 droeg de gemeente Sint-Jans-Molenbeek het beheer van het Marie-Josépark en het aanpalende Albertpark over aan Leefmilieu Brussel.

Het Marie-Josépark ligt geprangd tussen drie grote lanen. Doordat het park zes ingangen heeft, is het makkelijk doorkruisbaar. Voetgangers gebruiken de verbindingen door het park als een korte, maar ook aangename, groene route.



De paden in het Marie-Josépark zijn prachtig om te wandelen. Foto: Rita Florizoone

Gelijkaardige dossiers

- Etterbeek, Jubileumgaarde.
- Sint-Lambrechts-Woluwe, Roodebeekpark.
- Elsene, Ten Boschpark.

Recept 8

Herinrichten van parken volgens natuurlijke looplijnen

Voetgangers en fietsers zoeken vaak naar de kortste weg tussen twee punten. Deze functionele looplijnen vallen vaak niet samen met de paden die op de tekentafel werden ontworpen. Zo ontstaan olifantenpaden, ofte feitelijke verbindingen die door herhaaldelijk gebruik uitslijten. Heel vaak gaat het om korte hoekjes die worden afgesneden, in het zicht van de bestemming. Soms gaat het ook over langere looplijnen, waar een pad totaal ontbreekt.

Bij nieuwe stedenbouwkundige of ruimtelijke ontwikkelingen is het een goede reflex om al in de ontwerpfase maximaal rekening te houden met deze functionele lijnen en met de polen die voetgangersstromen aantrekken, zoals haltes van het openbaar vervoer en scholen. Dat kan door gebruik te maken van al bestaande sporen. Een andere optie is om voldoende lang te observeren hoe passanten zich verplaatsen in de te ontwerpen zone.

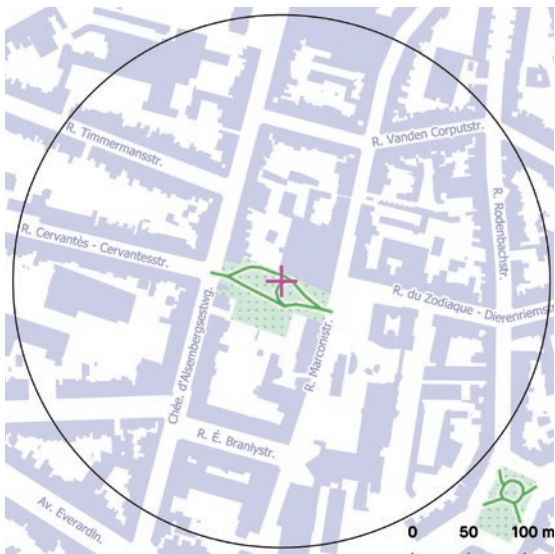
DOSSIER

Vorst, nieuw ontwerp van het Marconipark volgt looplijnen

Omschrijving

In het kader van het Duurzame Wijkcontract Albert werd het Marconipark grondig heraangelegd. Voordien werd deze lap grond van ongeveer 2800m² hoofdzakelijk gebruikt als doorsteek. Een mooi geval van een niet-onderhouden olifantenpad.

Na een participatieproces met de buurtbewoners en kinderen – begeleid door Trame – besliste het ontwerp bureau Suède 36 om het pad op te waarderen zodat het ook toegankelijk wordt voor mensen met een beperking. Het doel was om het



Vorst – Marconipark.

pad beter te verweven met de omgeving. Daarom er een picknick-/ontmoetingsplaats geïnstalleerd, meer planten voorzien en een vrijetijdsplatform gecreëerd dat dienst kan doen als podium, ligplaats, glijbaan, klimmuur... Naast het bestaande wandelpad, kwam er een tweede traject met het thema natuur. Dat pad is waterdoorlaatbaar.

De poorten van het oude park werden weggenomen en de toegang werd op hetzelfde niveau gebracht als het voetpad. 's Nachts worden de ingangen verlicht. Aan de beide ingangen van het park werden infoborden geplaatst met het reglement, maar waar de buurtbewoners zelf ook berichten kunnen aanbrengen.

Gelijkaardig dossier

- Sint-Lambrechts-Woluwe, site van de UCL.



Een nieuwe inrichting van het park waar eerder al een doorsteek lag. Foto: Suède36

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Vorst > tussen de Marconistraat en de Alsebergsesteenweg, tegenover de Cervantesstraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Werken: januari tot augustus 2016	
Financiering	Gemeente Vorst: 375 000 euro	
Contact	Gemeente Vorst, Charles Spapens, schepen van Heropleving van de wijken	
Meer info/documenten	Verslag participatie: – https://drive.google.com/file/d/0BzZf0SjQ1LIUU3hlaUNDeGhtbEO/edit	
Trefwoorden	park – spelen – verlichting – poorten – universal design – ontmoeting – waterdoorlaatbaar – groen	

Recept 9 Speelstraat

Een speelstraat is een straat die gesloten is voor alle verkeer, voor bepaalde tijd en gedurende schoolvakanties. Het doel: ruimte creëren zodat kinderen naar hartelust kunnen spelen. De hele breedte van de openbare weg is gereserveerd voor het spelen. Enkel fietsers, automobilisten die in de straat wonen en prioritaire voertuigen mogen nog stapvoets door de straat rijden. Het initiatief wordt genomen door buurtbewoners die bij de gemeente een aanvraag doen. Een speelstraat kan één of meer meters en peters hebben. Deze mensen – die zelf in de straat wonen – houden een oogje in het zeil.

De straat wordt aan het begin en het einde afgesloten met hekken en een verkeersbord. Door straten voor autoverkeer tijdelijk traag te maken, krijgen kinderen en volwassenen de kans om de publieke ruimte op een andere manier te ervaren.

DOSSIER

Sint-Gillis, gemeente motiveert inwoners om speelstraten in te richten

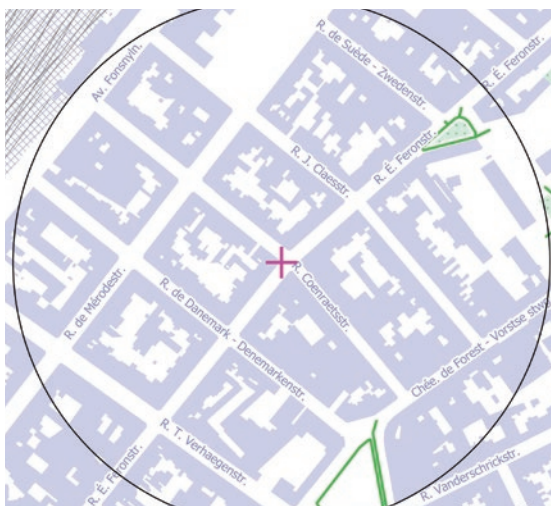
Omschrijving

De gemeente Sint-Gillis roept al enkele jaren haar inwoners actief op om tijdens de schoolvakanties hun straat om te bouwen tot speelstraat. De gemeente ondersteunt de geïnteresseerde bewoners met praktisch materiaal zoals tafels, stoelen en tenten, allerlei speelmateriaal en een straatbib. Ze biedt ook workshops aan, bijvoorbeeld over het herstellen van fietsen of recyclen.

In 2013 werd een gemeentelijk reglement goedgekeurd dat het organiseren van een speelstraat nog makkelijker moet maken. Onder meer in de volgende straten vond er al een speelstraat plaats: Crickstraat/Gustave Defnetstraat, Jean Robiestraat, Lissabonstraat, Denemarkenstraat, Montenegrostraat, Selderijstraat, Spinnerijstraat, Alfred Cluysenaarstraat, Parmastraat, Schotlandstraat, Witte Bergstraat, de straat langs het Mori-charplein en Franz Gaillardstraat.

Gelijkaardige dossiers

- Brussel-stad: Leo XIII straat.
- Schaarbeek: F. Bossaertstraat.
- Evere: Kleigroeveërfstraat.
- Anderlecht: gemeentelijk reglement en ondersteuning door jeugddienst; ook in de Otletstraat.



Sint-Gillis – Experiment in de Emile Féronstraat.



Met dit beeld roept het gemeentebestuur van Sint-Gillis zijn burgers op om speelstraten te organiseren.

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Gillis > Emile Féronstraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Eerste speelstraat in 2008, reglement sinds 2013.	
Financiering	Onbekend	
Contact	Gemeente Sint-Gillis, dienst Nederlandstalige Aangelegenheden: na-an.1060@stgillis.irisnet.be, 02 533 98 60	
Meer info/documenten	– http://www.stgilles.irisnet.be/public/uploaded/Reglements/2013/Gemeentelijk_reglement_speelstraten.pdf – http://www.stgilles.irisnet.be/public/uploaded/AFF_NL/FR_speelstraat_DEF.pdf	
Trefwoorden	kinderen – tijdelijk – spelen – publieke ruimte – participatie	

*Een pad in het Viaductpark in z'n huidige vorm.
Foto: Julien Claessens*

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Elsene >, tussen het Europese Esplanadeplein en station Mouterij	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☒ restgebied ☐ water/kanaal ☒ ander > spoorweg
Looptijd	Studie: 2010-2012 Start werken: 2013	
Financiering	Beliris: 2 378 190,43 euro	
Contact	Wijkcontract Scepter – Projectleider: Xavier Van Der Kelen, 02 643 59 83, xvanderkelen@elsene.irisnet.be; Communicatie: Isabelle Legrain, ilegrain@elsene.irisnet.be	
Meer info/documenten	– http://quartiers.brussels/1/qp/102 – http://www.elsene.irisnet.be/site/downloads/contrats/sceptre/permis_urbanisme.pdf – http://www.elsene.irisnet.be/site/nl/download/contrats/sceptre/rapportfinal.pdf	
Trefwoorden	continuïteit – groen – lange afstand – restruimte – spoorweg – universal design	

Recept 11 Restruimten blijvend aanspreken

Overall in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er braakliggende terreinen of restruimten met een groot potentieel voor trage verbindingen. Het groene en blauwe netwerk, het spoorwegnet met zijn ruime, lange en vlakke bermen, maar ook onbenutte percelen in woon- of industriegebieden bieden kansen voor een fijnmazige voetgangersinfrastructuur. Op heel wat plaatsen in het Gewest worden deze restruimten al informeel gebruikt voor moestuinen of worden ze ingeschakeld bij tijdelijke projecten. Het is zaak om de bestaande olifantenpaden te bestendigen en nieuwe verbindingen te openen om tot zo continu mogelijke looplijnen te komen. Dat kan op verschillende schaalniveaus: van gebruiks-overeenkomsten met eigenaars tot grote reconversieprojecten.

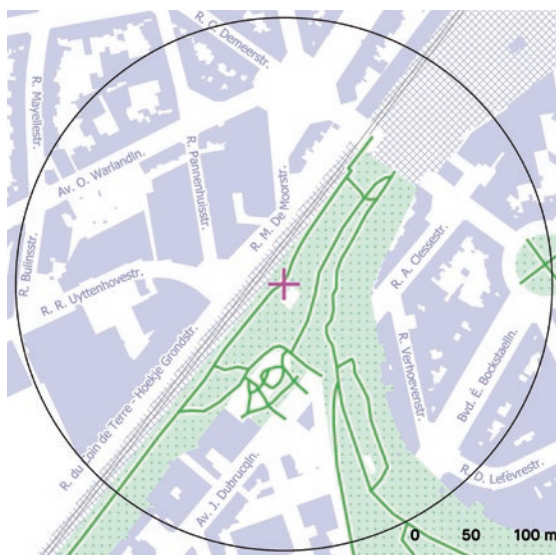
DOSSIER Molenbeek en Laken, verwilderde spoorwegberm wordt park van Lijn 28

Omschrijving

In opdracht van Leefmilieu Brussel en Beliris werd de braakliggende zone langs het Westerspoor (Lijn 28) ontwikkeld tot een langgerokken park met veel speelruimte voor kinderen. Het park begint aan metrohalte Belgica en loopt tot aan het station Pannenhuis.

Het park is 686m lang en heeft een oppervlakte van 20000m². Over de hele lengte is een wandelweg aangelegd. Op heel korte tijd vond het publiek zijn weg naar dit park, dat aansluit op het park aan Turn en Taxis – Parckfarm en het park dat de gemeente Molenbeek liet aanleggen aan de Jean Dubrucqulaan (2007-2011) in het kader van het Duurzame Wijkcontract Schelde-Maas. Op termijn zal het park nog verlengd worden vanaf Pannenhuis tot aan Bockstael. De realisatie gebeurde met middelen van Beliris en de B-Holding.

- Anderlecht: project KAAI.
- Elsen: Park System.



- **Anderlecht:** Plaine X70: naar aanleiding van Parckdesign 2012 werd een braakliggend terrein ingericht als doorsteekbare moestuin. De site is intussen weer afgesloten.



Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Molenbeek en Laken > tussen Charles Demeerstraat, Jean Dubrucqlaan en Belgicalaan (in een volgende fase te verlengen tot Bockstael)	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☒ restgebied ☐ water/kanaal ☒ ander > spoorlijn
Looptijd	Werken: 2013-2014	
Financiering	Beliris: 4 236 000 euro; B-Holding: 300 000 euro.	
Contact	Beliris, 02 739 06 00	
Meer info/documenten	– http://www.beliris.be/nl/projecten/parkvanlijn28.html – http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Beliris_Projet_Parc_L28.pdf – http://canal.brussels/nl/content/een-nieuw-park-brussel-het-park-van-lijn-28	
Trefwoorden	restruimte – spoorweg – succes – publiek – park – spelen	

Recept 12

Buurtwegen als basis voor het netwerk

Elke Belgische gemeente heeft – dankzij de wet op de buurtwegen van 10 april 1841 – een atlas waarin alle buurtwegen werden opgetekend. Deze atlassen worden nog dagelijks gebruikt op gemeentelijke administraties. Omdat de wet op de buurtwegen nog altijd van kracht is, zijn ook alle buurtwegen die in deze atlassen staan nog steeds rechtsgeldig, ook al zijn ze niet altijd meer zichtbaar of bruikbaar op het terrein.

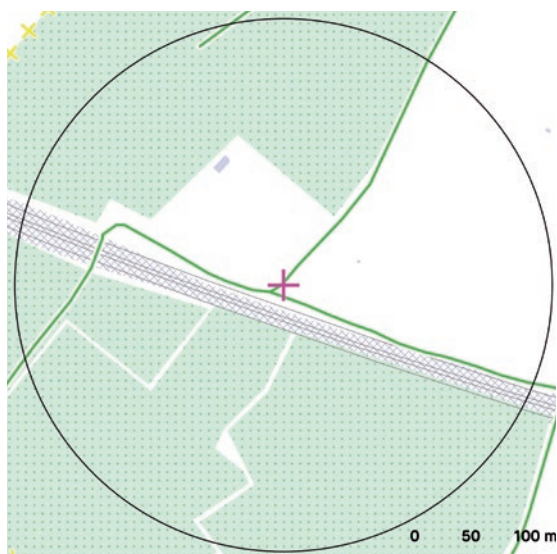
Wanneer een gemeente haar wegennet voor actieve weggebruikers wil verbeteren en verdichten, is het raadzaam om steeds de Atlas der Buurtwegen als basis te consulteren. Door verdwenen of verwaarloosde verbindingen te herstellen kan het wegennet beter afgestemd worden op de noden van de voetgangers en fietsers.

DOSSIER

Anderlecht: herstel van buurtwegen in Neerpede

Omschrijving

Om Neerpede beter te ontsluiten, besloot de gemeente Anderlecht in 2003 het netwerk van paden en buurtwegen te herwaarderen. In een eerste stap werden 2,5 km wegen en 2,5 km paden



Anderlecht – Herstel buurtwegen in Neerpede.

hersteld. Sommigen waren volledig verdwenen. De ingrepen werden gedaan met natuurlijke materialen en met respect voor het landelijke karakter van de omgeving. Voor de berijdbare wegen werd gekozen voor kasseien, voor de wandelpaden werd gekozen voor lavatith. Telkens werd een extra brede afwaterstrook voorzien die als comfortzone voor de fietsers dient.

Er werden zeven wandelingen (van 4 tot 11 km) en drie fietsroutes (van 9 tot 13 km, waarvan eentje voor mountainbike) uitgestippeld en bewegwijzerd. Daarnaast werden ook verschillende infoborden geplaatst en twee brochures met kaarten en een woordje uitleg gepubliceerd.

Ongeveer twee derden van de buurtwegen waren op dat moment verdwenen. Vooral ter hoogte van het golfterrein liggen heel wat juridisch nog bestaande buurtwegen die vandaag voor het publiek ontoegankelijk zijn. Door de opschaling van de landbouwpercelen en inname in privé-tuinen verdwenen ook een aantal verbindingen.

Gelijkaardig dossier

- Brussel-stad: inventaris van buurt- en voetwegen in Haren.



Het platteland in Anderlecht. Foto: Ludo Everts

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☒ publicatie
Ligging/Gemeente	Anderlecht, Neerpede	
Ruimtelijke context	☐ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☒ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2003-2004	
Financiering	Onbekend	
Contact	Anderlecht, dienst Wegen	
Meer info/documenten	– Een digitale versie van deze kaarten is te vinden op http://www.anderlecht.be/environnement/developpement-durable/promenades-a-neerpede-et-environs – Bokhorst, "Rénover les promenades. Des sentiers de lave à Neerpede", in: <i>Le Soir</i>, 24-01-2003, p. 17; Philippe Debry, schepen Anderlecht, 2000-2006, in <i>Brusselmans en Lechat, Sauver et promouvoir les sentiers</i>, 2011 p. 44.	
Trefwoorden	buurtwegen – herstel – wegwijzer – routes – halfverharding	

Recept 13 Voetgangerswegen door gebouwen

Trage wegen liggen op de meest onverwachte locaties. Sommige paden lopen zelfs dwars door gebouwen. In dat geval ontstaat er een nauwe band tussen het gebouw en de stedelijke omgeving. De bestemming wordt letterlijk een deel van de route. Dat soort paden zorgt op een opmerkelijke manier voor de verdichting van het voetgangersnetwerk: een lagere omloopfactor, een directe route naar een halte van het openbaar vervoer of een andere bestemming die veel voetgangersverkeer genereert. Voor de bouwheer of eigenaar hoeft een publieke doorsteek doorheen zijn perceel of gebouw geen bedreiging te zijn, maar eerder een opportuniteit om bij te dragen aan een betere werking van zijn eigen site en van de stad als geheel. De gemeente kan ervoor kiezen om met de eigenaar of beheerder een gebruiksovereenkomst af te sluiten waarin bepaald wordt wie verantwoordelijk is voor het onderhoud, of de doorgang 's nachts wordt afgesloten, enzovoort.

DOSSIER Sint-Joost-ten-Noode, aanleg van een publieke doorsteek bij de renovatie van wooncomplex

Omschrijving

Tussen twee parallelle straten in Sint-Joost-ten-Noode werden in de jaren '50 een kleine en een grotere woontoren gebouwd. Beide complexen voldeden niet meer aan de hedendaagse woon- en energienormen en worden grondig gerenoveerd. Met het oog op een goede mix van functies op de site, grepen de ontwerpers A2M en Istema&Stubeco deze renovatie aan om de bestaande groenruimte een openbaar karakter te geven als park. Er wordt ook een kinderdagverblijf gebouwd op de site.

De verbindende factor tussen al deze elementen is de nieuwe, groene voetgangersweg die de aanpalende straten met elkaar zal verbinden. Deze trage weg loopt deels door de grootste woontoren. Door de benedenverdieping van dat gebouw open te maken, wordt de ruimte tussen de beide straten zichtbaar en wordt er een open-

heid naar de wijk gecreëerd. Het is expliciet de bedoeling om de buurtbewoners gebruik te laten maken van deze groene ruimte en verbindingen.

De renovatie werd door Leefmilieu Brussel erkend als voorbeeldgebouw. Het totale project zal ongeveer 12,7 miljoen euro kosten en wordt gefinancierd door de gemeente (7,3%) en Beliris (de rest).



Sint-Joost-ten-Noode – Woontoren Linné-Plantes.

De werken werden gestart in 2014. De oplevering van het project zal wellicht in de loop van 2017 gebeuren.

Gelijkaardige dossiers

- Elsene, hotel Wiltcher's aan de Louizalaan.
- Evere, Hertogsweg.



Een plan van de toekomstige site Linné-Plantes.
Beeld: Architectes 2M

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Joost-ten-Noode > tussen de Linnéstraat en de Plantenstraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Start van de werken: 2014; einde voorzien voor eind 2018	
Financiering	Het hele project zal 12 750 000 euro kosten, waarvan de gemeente 7,3% betaalt en Beliris de rest.	
Contact	Beliris	
Meer info/documenten	– http://www.beliris.be/files/files/Projets/Linne-plante/depliant-linneplante-web.pdf – http://app.leefmilieubrussel.be/batex_search/Docs/fs_168_NL.pdf	
Trefwoorden	doorsteek door gebouw – groene ruimte – semi-publiek – recht van doorgang – kinderdagverblijf – openheid naar de straat	

Recept 14 Doorsteken verplicht maken in nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen

Door een publieke erfdienstbaarheid van doorgang in te stellen over een terrein voordat er een stedenbouwkundige ontwikkeling plaatsvindt, creëert de gemeente ze een belangrijke hefboom om nieuwe verbindingen te realiseren. Door dit publiek recht van doorgang kan de gemeente beslissen om alleen een stedenbouwkundige vergunning af te leveren wanneer er een doorsteek voorzien is in de plannen.

DOSSIER

Brussel-stad, verplichte doorsteek door het binnenblok van een nieuw wooncomplex

Omschrijving

Het woon-, werk- en winkelcomplex UP-site, bekend van de grootste woontoren van Brussel aan de Akenkaai werd gebouwd in 2013. Het complex biedt ruimte aan woningen, horeca, een kinderdagverblijf en het Huis van het Gemeenschapsonderwijs. Het project werd ontwikkeld door Atenor en kreeg een bouwvergunning in april 2010.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de stad Brussel werd voorzien dat het complex doorkruisbaar moest zijn voor voetgangers. Dit voorschrift werd ook gerealiseerd: het binnenblok is tussen 6u's ochtends en 22u's avonds toegankelijk voor voetgangers.

De toegangen werden zo ingericht dat de voetganger niet de indruk krijgt dat er een publieke doorgang is: twee grote poorten en de melding



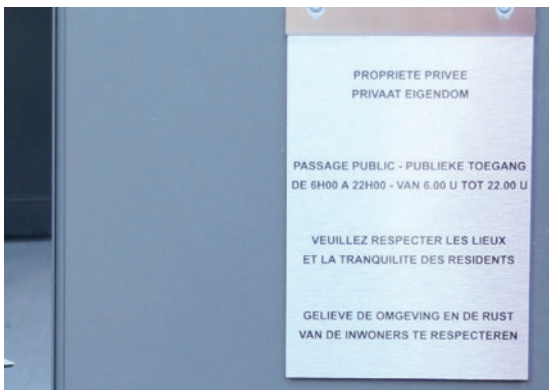
Brussel-stad – Passage UP-site.

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Brussel-stad > bouwblok tussen de Akenkaai, de Dijlestraat en de Willebroekkaai	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☒ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Bouwwerken: 2010-2013	
Financiering	Private ontwikkeling	
Contact	Stad Brussel, dienst Stedenbouw	
Meer info/documenten	– http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Fiches%20Batiments.pdf (p.25-26)	
Trefwoorden	leesbaarheid – privaat karakter – stedenbouw – poort – openingsuren	

'privaat' zijn weinig uitnodigend. Pas als de passant het kleine infobordje met de openinguren leest, begrijpt hij dat hij het recht heeft om gebruik te maken van deze doorgang.

Gelijkaardig dossier

- Vorst, wijk Bervoets.



Zij die 'm kennen gebruiken deze doorsteek veelvuldig. Foto: Laura Nagels

Recept 15 Bouwheren inspireren

Architecten en bouwheren zijn zich niet altijd bewust van het belang van een fijnmazige voetgangersinfrastructuur, en de visie van de gemeente of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op deze materie. Daarom is het belangrijk om hen te informeren en te inspireren met aanbevelingen en goede voorbeelden. Als deze stakehol-

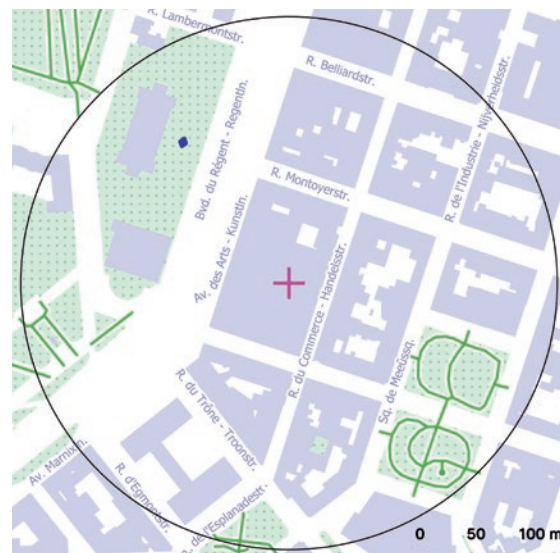
ders van bij het begin van een stedenbouwkundig ontwerpproces op de hoogte zijn van het belang van doorsteekbaarheid en fijnmazige voetgangersverbindingen, kunnen zij de aanbevelingen beter integreren in hun plannen.

DOSSIER

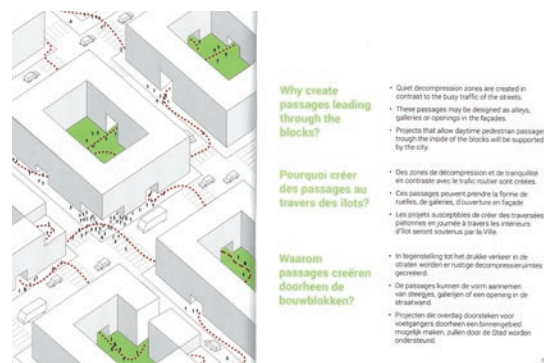
Brussel-stad publiceert de brochure "Towards een multifunctionele Quartier européen"

Omschrijving

De dienst Planning van het Departement Stedenbouw van de stad Brussel publiceerde in 2014 een brochure voor projectontwikkelaars en eigenaars van vastgoed in de Europese wijk. Daarmee willen ze hen aanmoedigen om de bestaande gebouwen in deze monofunctionele



Brussel – Brochure Multifunctionele Europese wijk.



Een pagina uit de brochure van Stad Brussel, p.9.

Netwerk	☒ <i>verbonden</i> ☒ <i>fijnmazig</i>	☒ <i>multifunctioneel</i> ☐ <i>ontsloten</i>
Aard van de ingreep	☐ <i>infrastructuur</i> ☐ <i>overeenkomst</i> ☐ <i>activiteit/evenement</i>	☐ <i>signalisatie</i> ☒ <i>publicatie</i>
Ligging/Gemeente	<i>Brussel-stad > Leopoldwijk</i>	
Ruimtelijke context	☐ <i>residentieel</i> ☒ <i>handel en horeca</i> ☒ <i>kantoren en diensten</i> ☐ <i>onderwijs</i> ☐ <i>park of bos</i>	☐ <i>periurbaan gebied</i> ☐ <i>restgebied</i> ☐ <i>water/kanaal</i> ☐ <i>ander</i>
Looptijd	<i>Gepubliceerd in 2014</i>	
Financiering	<i>Onbekend</i>	
Contact	<i>Stad Brussel, dienst Stedenbouw – cel Strategische Ontwikkeling, urbplan@brucity.be, 02 279 30 07</i>	
Meer info/documenten	<i>– https://www.brussel.be/artdet.cfm/8443</i>	
Trefwoorden	<i>publicatie – brochure – inspiratie – doorsteekbaarheid – tijdelijk gebruik – publieke ruimte</i>	

kantoorwijk beter aan te wenden en meer af te stemmen op de mensen die in de wijk wonen, werken en verblijven.

De publicatie besteedt bijzondere aandacht aan het doorsteekbaar maken van gebouwen en binnentuinen, met allerlei voorbeelden. De tekeningen van het bureau Bogdan Van Broeck visualiseren de voordelen van een doorsteekbaar gebouw.

De brochure werd verspreid onder projectontwikkelaars en architecten. De dienst Stedenbouw liet weten dat er vandaag een eerste RUP voor een groter blok rond het Goethe Instituut waar aandacht voor publieke doorgang zal zijn.

Recept 16 Schoolstraat

Een schoolstraat is een straat voor doorgaand autoverkeerd die aan het begin en het einde van elke schooldag tijdelijk autovrij wordt gemaakt. Ouders die hun kinderen met de auto brengen – in Brussel gaat dat over 1 op 5 van de schoolgaande kinderen – moeten verderop parkeren en hun kinderen te voet begeleiden tot aan de schoolpoort.

Door deze maatregel wordt de parkeerdruk en verkeerschaos met kerende wagens in de onmiddellijke schoolomgeving weggenomen. Het resul-

taat: kinderen kunnen veilig naar de schoolpoort stappen en fietsen en krijgen een fair deel van de publieke ruimte toebedeeld. Uit een Gents proefproject met zeven schoolstraten dat loopt sinds 2013, blijkt dat ook de buurtbewoners wel varen bij deze oplossing voor het schoolspitsverkeer.

DOSSIER Brussel-centrum, een straat met 4 scholen wordt een schoolstraat

Omschrijving

Reeds in 1996 bestond het idee om de Moutstraat, een grijze straat met vier scholen en een handvol vrijetijdsinitiatieven, opnieuw aan te leggen. De scholen hebben weinig tot zeer weinig buitenruimte. Naast meer dan duizend kinderen die dagelijks gebruik maken van de straat, vormden ook auto's mee het straatbeeld. In juni 2007 organiseerde JES stadslabo op vraag van de stad en met het oog op de heraanlegplannen een week lang een speelstraat. Tijdens die week ging YOTA (het participatieteam van JES Stadslabo dat hiervoor door de stad was aangesteld) voor het eerst met jongeren aan de slag rond de publieke ruimte in de buurt. De jaren daarop werden er heel wat inspraak- en participatiewerkshops georganiseerd. Noden werden in kaart gebracht en er kwamen suggesties rond de inrichting en het straatmeubilair.



*Veilig naar school in de Moutstraat.
Foto: Emma George*

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Brussel-stad > Moutstraat in de Dansaertwijk	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2007-2012	
Financiering	Onbekend	
Contact	Stad Brussel, dienst Mobiliteit, JES Stadslabo, yota@jes.be, 02 411 68 83 Scholengemeenschap Buiten De Lijntjes, www.buitendelijntjes.be	
Meer info/documenten	– http://www.jesexpertise.be/downloads/066.pdf – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/heraanleg-voor-dansaertwijk – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/moutstraat-nog-altijd-autostraat – http://www.buitendelijntjes.be/nl/projecten/mautovrij-93.html	
Trefwoorden	school – autovrij – tijdelijke inrichting – participatie – kinderen – spelen – woonerf	

straat. In tussentijd verenigden de scholen zich tot een Brede School en werd beslist de straat autovrij te maken tussen 7u30 en 17u. Tijdens deze uren doet de straat dienst als speelplaats. Het project kreeg de naam Mautovrij. Met meer dan 2 jaar vertraging, werd in oktober 2012 de kindvriendelijke straat feestelijk geopend.

Recept 17 Gebruiksovereenkomsten over private en dienstwegen

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er ongeveer 312 km dienstwegen en private wegen. Deze verbindingen bieden een enorm potentieel voor het verbeteren van het tragewegennet. Door voetgangers en fietsers toe te laten om deze bestaande infrastructuur te gebruiken wordt het netwerk op een kostenefficiënte manier verdicht en worden ontbrekende schakels ingevuld.

Een goede strategie om de eigenaars of beheerders van deze dienst- en private wegen te overtuigen om openbaar gebruik toe te laten is het afsluiten van een gebruiksovereenkomst met de gemeente. Een dergelijk contract garandeert de eigenaar dat er op het publiek gebruikte tracé geen permanent recht van doorgang zal ontstaan. Ook clausules in verband met openingsuren en onderhoud kunnen in een dergelijke overeenkomst opgenomen worden. Een voorbeeldovereenkomst vindt u bij de bijlagen van deze publicatie.

DOSSIER

Jette, dienstwegen aan een rusthuis bieden kansen als doorsteek

Omschrijving

In het dichtbebouwde zuiden van Jette, waar het stratenetwerk zeer grofmazig is en er weinig openbaar groen voorhanden is, ligt het rusthuis Magnolia. Het domein van deze instelling is een grote, groene ruimte tussen de Baron de Laveleyestraat en de Van Swaestraat, vlakbij de Onze-Lieve-Vrouwgrot.

Het domein van het rusthuis is ontsloten met meerdere private dienstwegen en wandelpaden, die vandaag niet toegankelijk zijn voor het publiek.

De bestaande infrastructuur op deze site biedt kansen om het tragewegennet in deze wijk te verdichten. Zo zou men werk kunnen maken van een gebruiksovereenkomst voor deze private wegen met de inrichtende macht van het rusthuis. Het openbaar toegankelijk maken van deze wegen heeft verschillende voordelen: in de eerste plaats voor de lokale voetganger, die zich langs groene, rustige en directe wegen kan verplaatsen. Voor de bewoners van het rusthuis verhoogt zo'n ingreep de sociale interactie en de kans op ontmoeting.

In zo'n overeenkomst moeten duidelijke afspraken gemaakt worden over onderhoud, openinguren en aansprakelijkheid.



Jette – Kans voor doorsteek in het rusthuis Magnolia.



De dienstweg die uitkomt op de Baron de Laveleyestraat. Foto: © Google Streetview

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☒ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Jette > tussen de Leopold I-sstraat, Josse De Boeckstraat, Van Swaestraat en Baron de Laveleyestraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☒ ander > rusthuis
Looptijd	Niet van toepassing	
Financiering	Niet van toepassing	
Contact	Niet van toepassing	
Meer info/documenten	Modeldocument in bijlage bij deze publicatie	
Trefwoorden	overeenkomst – notaris – gebruik – rusthuis – ontmoeting	

Recept 18 Medebeheer

De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte. Dat wil zeggen: de gemeente zorgt ervoor dat het wegennet onderhouden wordt en toegankelijk blijft voor alle gebruikers. De gemeente kan echter ook buurtbewoners betrekken bij het beheer van hun buurt. Bekende voorbeelden zijn het onderhou-

den van plantenbakken of het lapje grond rond een boom of een verlichtingspaal in het voetpad. Door buurtbewoners in te schakelen bij het beheer van trage wegen – gaande van het maaien van een graspad tot het melden van putten en sluikeafval – ontstaat er een grotere betrokkenheid bij de omgeving en een versterkte sociale cohesie en bovendien worden de verbindingen meer gebruikt. In andere steden en gemeenten wordt er volop geëxperimenteerd met een meter-of-petersysteem, waarbij een buurtbewoner zich engageert om op regelmatige basis een of meer trage wegen te bewandelen en eventuele problemen te melden via een online systeem.

DOSSIER

Evere, wandelwegen in de tuin van een rusthuis worden mee onderhouden door de bewoners

Omschrijving

In 2010 werd een nieuwe, duurzaam gebouwde, vleugel van het rusthuis Clos de la Quiétude geopend. Door de aanpalende tuin lopen twee wandelpaden die de doodlopende Gemoedsrustlaan verbinden met de Henry Dunantlaan en de Optimismelaan. Beide verbindingen bestaan al meer dan 40 jaar.

Bij het ontwikkelen van de nieuwe vleugel, werden de paden behouden en zo aangelegd dat ze



Evere – Rusthuisbewoners helpen bij onderhoud.

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Evere > tussen de Gemoedsrustlaan, de Optimismelaan en de Henri Dunantlaan	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☒ ander > rusthuis
Looptijd	2010	
Financiering	Privaat	
Contact	Leefmilieu Brussel: 02 775 75 75, info@leefmilieu.brussels	
Meer info/documenten	– http://app.bruxellesenvironnement.be/batex_search/Docs/fs_075_NL.pdf	
Trefwoorden	medebeheer – universal design – tuin – doorsteekbaar	

bruikbaar zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Bovendien worden de bewoners van het rusthuis actief betrokken bij het onderhouden van de tuin en de paden.

Gelijkaardig dossier

- Watermaal-Bosvoorde, coöperatieve bewoners-organisatie zorgt zelf voor het beheer van de venelles in hun tuinwijk.



Wandelpaden zorgen voor ontmoeting en ontspanning. Foto: Rita Florizoone

Recept 19 Naamborden plaatsen langs trage wegen

Een efficiënte manier om buurtbewoners en passanten op het spoor te zetten van nieuwe of bestaande, minder bekende paden is het plaatsen van naamborden aan het begin en einde van elk pad. Een naambord is meer dan de aanduiding van de straatnaam, het geeft mensen ook het vertrouwen dat de weg in kwestie openbaar gebruikt mag worden.

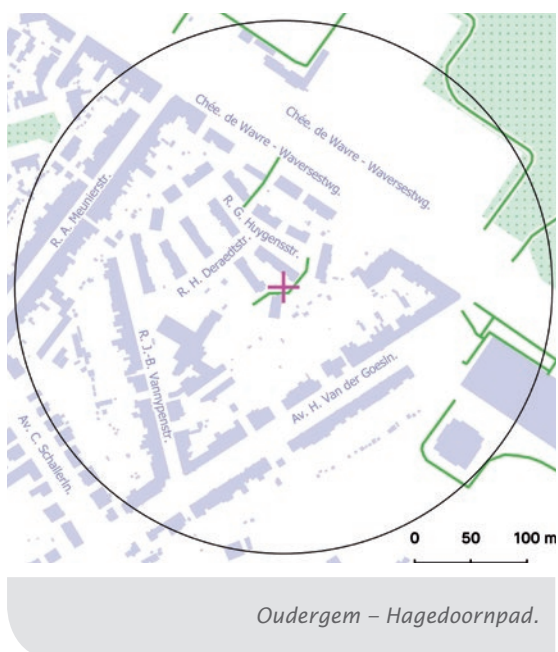
Voor de keuze van de namen kan de gemeente inspiratie zoeken in het gemeentearchief of bij de lokale heemkundige kring. Vaak hebben paden nog een naam die in de volksmond gebruikt wordt.

DOSSIER Oudergem, gemeente plaatst naamborden langs trage wegen

Omschrijving

In de gemeente Oudergem werden straatnaamborden geplaatst aan het begin en het einde van heel wat paden. Deze borden zijn niet te onderscheiden van de naamborden van straten voor

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Oudergem, heel de gemeente	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	Doorlopend	
Financiering	Niet van toepassing	
Contact	Oudergem, dienst Mobiliteit	
Meer info/documenten	Niet van toepassing	
Trefwoorden	bekendmaken – wegwijzer – leesbaarheid – open karakter	



autoverkeer. Voorbeelden van trage wegen met een naambord zijn: de Hellingstraat, het Hagedoornpad en het Seringenpad.

Gelijkaardige dossiers

- Naamborden in Ukkel, Ganshoren, Anderlecht, Brussel-stad en Haren.



Naamborden duiden het openbaar karakter aan.
Foto: © Google Streetview

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Vorst, Wielswijk	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	oktober 2016	
Financiering	Geen	
Contact	Buurtcomité QuartierWielsWijk: quartierwielswijk@gmail.com	
Meer info/documenten	– http://www.tragewegen.be/component/ohanah/brussel-forest-vorst-verbind-de-buurten-met-elkaar-lions-les-quartiers?Itemid=706	
Trefwoorden	wandeling – evenement – burgerinitiatief – verbinden – inventaris	

Door deze wandeling ontdekten mensen die al jaren in deze buurt wonen meerdere paden die voor hen onbekend waren.

Gelijkaardig dossiers

- Anderlecht, buurtcomité het Rad.
- Haren, buurtcomité.



Veel volk op de been voor de Dag van de Trage Weg in Vorst. Foto: Hanne Van Herck

Recept 21 Bewegwijzerde sportevenementen

Voor een aantal trage wegen geldt het gezegde 'onbekend is onbemind'. Het potentieel van korte doorsteken of paden die vanaf de straatkant moeilijk zichtbaar zijn wordt onderbenut. Wegwijzers en signalisatie brengen dan soelaas, maar ook evenementen kunnen deze onbekende schakels beter bekendmaken bij het publiek. Naast vanzelfsprekende voorbeelden als bewegwijzerde fiets- of wandelroutes kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan loopwedstrijden doorheen gebouwen en galerijen.

DOSSIER Haren, een gezondheidsparcours langs buurtwegen

Omschrijving

De dienst Stedenbouw van de stad Brussel ontwikkelde een gezondheidswandeling langs de buurtwegen van Haren. Daarvoor werkte ze samen met buurtbewoners en de dienst Participatie.

Het parcours is 3,5km lang en kan in ongeveer 1,5uur afgelegd worden. Langs het parcours

werden vier rustplaatsen voorzien die werden ingekleed in de thema's voeding en moestuinen, planten, biodiversiteit, natuurlijke elementen en actieve mobiliteit.

De wegwijzers die de tocht aanduiden zijn van de hand van kunstenaar Domitienne Cuvelier. Aan de hand van kleuren worden de wandelaars de goede kant op gestuurd.

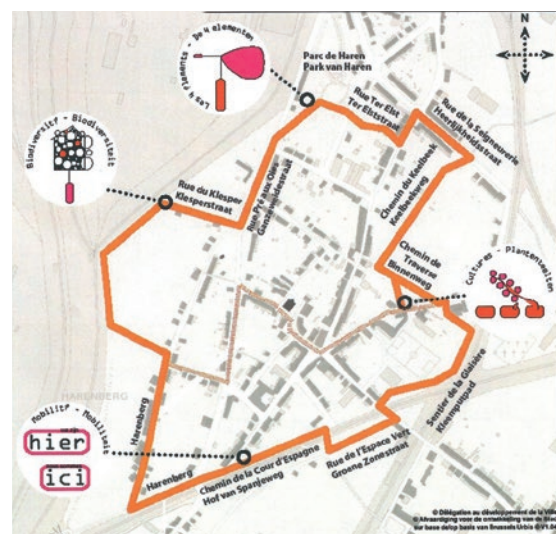
Het project werd gefinancierd met middelen van de Fédération Wallonie Bruxelles in het kader van een projectoproep rond gezondheid.

Gelijkaardig dossier

- Ecotrail van Brussel langs zoveel mogelijk onverharde paden.



Brussel-Haren – Gezondheidsparcours.



Een kaart van de gezondheidswandeling.

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Brussel-stad, Haren > verschillende straten	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☒ park of bos	☒ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2010-2011	
Financiering	Subsidie van Fédération Wallonie Bruxelles, bedrag onbekend	
Contact	Stad Brussel, dienst Stedenbouw	
Meer info/documenten	http://www.sante-communes.be/files/projets2010/CommuneBruxelles.pdf https://www.bruxelles.be/dwnld/97407812/kaart%20gezondheidsparcours%2Epdf	
Trefwoorden	gezondheid – participatie – wegwijzers – biodiversiteit – moestuinen	

Recept 22 Leefstraat

Om het draagvlak voor een autoluwe wijk te vergroten, is het aangewezen om bewoners te laten proeven van een andere invulling van hun straat. Een leefstraat is daartoe een excellent middel. Een leefstraat is een straat die gedurende enkele weken autovrij wordt gemaakt. De vrijgekomen publieke ruimte wordt ingericht en aangekleed volgens de wensen van en door de bewoners: de vaste ingrediënten zijn speelruimte voor de kinderen, ontmoetingsruimte voor de volwassenen. In Gent, Antwerpen en Leuven werd al volop geëxperimenteerd met dit concept, en met groot succes. Leefstraten zijn kiemen voor woonwijken op mensenmaat, waar de auto niet de maat is van alle dingen.

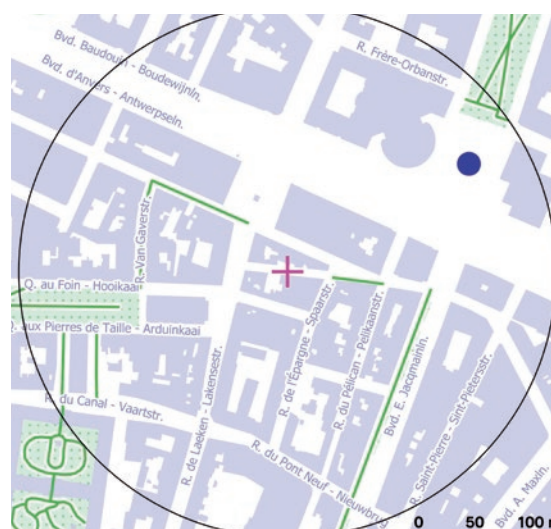
DOSSIER Brussel, Sint-Jan-Nepomucusstraat is de eerste leefstraat in het Gewest

Omschrijving

In september 2016 werd in de Sint-Jan-Nepomucusstraat in de Alhambrawijk aan de KVS de eerste leefstraat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingericht.

Dit initiatief kwam er op vraag van de buurtbewoners en werd door de dienst Participatie van de stad Brussel begeleid. Na een participatieproces werd beslist om de straat autovrij te maken, er kwam een moestuinproject en tijdelijk meubilair dat de wijkbewoners mee ontwierpen.

Na evaluatie wordt de leefstraat ook in 2017 herhaald.



Brussel-stad – Sint-Jan-Nepomucusstraat.

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☐ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Brussel-centrum > Sint-Jan-Nepomucenusstraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander > rusthuis
Looptijd	September – oktober 2016	
Financiering	Europa, LIFE fonds	
Contact	Comité Alhambra: comitealhambra@gmail.com Stad Brussel, Dienst Participatie: org.particip@brucity.be, 02 279 21 30	
Meer info/documenten	– http://www.bruzz.be/nl/actua/eerste-leefstraat-brussels-gewest – http://www.comitealhambra.be/leefstraat.htm	
Trefwoorden	tijdelijk gebruik – participatie – feest – moestuin – DIY – meubels – burgerinitiatief	



Bewoners kleeften zelf hun leefstraat in.
Foto: Het Laatste Nieuws

Recept 23 Artistieke of creatieve experimenten

Door het ontwerp en de invulling van de publieke ruimte in handen te geven van kunstenaars, ontwerpers en lokale bewoners ontstaan er vaak nieuwe dynamieken en projecten. Dat werd in Brussel al meermaals bewezen door artistieke projecten als Parckdesign en FestivalKanal. Heel wat van de installaties en ingrepen die in het kader

van deze festivals werden gerealiseerd experimenteren met trage verbindingen of het doorsteekbaar maken van restruimten. Deze artistieke en creatieve experimenten transformeren blinde vlekken tot proeftuinen waar buurtbewoners en eigenaars kunnen proeven van andere invullingen van de publieke ruimte.

DOSSIER

Sint-Joost-ten-Noode, Walking Madou tovert een stukje winkelstraat tijdelijk om tot voetgangerszone

Omschrijving

Aan de voet van de Madoutoren, aan de Leuvensesteenweg in Sint-Joost, toonde de tijdelijke proefopstelling Walking Madou gedurende een klein jaar welk verschil de autovrije inrichting van een winkelstraat maakt. Enkel voetgangers en fietsers en waren toegelaten in de straat. De interventie kwam er naar aanleiding van de herinrichting van de Leuvensesteenweg.

De aangestelde ontwerp bureaus Suède 36 en Atelier BLINK kozen voor een artistieke aanpak van Walking Madou – met vrolijk geel geschilderde straatvlakken en tot plantenbakken omgetoverde autowrakken, straatmeubilair etc. Daardoor kreeg de interventie veel airplay. Op de vrijgekomen

Gele verf maakt plaats voor voetgangers. Foto: Suède36

Netwerk	☐ verbonden ☐ fijnmazig	☒ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☐ infrastructuur ☐ overeenkomst ☒ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Joost-ten-Noode > Leuvensesteenweg tussen de Madoutoren en het kruispunt met de Maria Thersiastraat	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☒ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☐ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	April 2012 – maart 2013	
Financiering	Gemeente Sint-Joost-ten-Noode, Atrium, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, MIVB: 80 000 euro	
Contact	Sint-Joost-ten-Noode, dienst Stedenbouw	
Meer info/documenten	– http://www.wbarchitectures.be/en/architects/Suede_36/Walking_Madou/696/ – http://www.stjosse.irisnet.be/index.php?id=10169 – http://www.bruzz.be/nl/nieuws/10-procent-meer-voetgangers-op-autovrije-leuvensesteenweg – foto's: http://www.suede36.be/nl/content/walking-madou	
Trefwoorden	tijdelijk gebruik – winkelstraat – kunst – spelen – spontaan – burgers doen mee	

Recept 24

De publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang

Heel wat openbare wegen liggen op grond in eigendom van particulieren of op privaat domein van overheden. Het gaat niet alleen over de zogenaamde buurtwegen met een particuliere bedding, maar ook over publieke rechten van doorgang die tot stand kwamen door langdurig openbaar gebruik. Via bijzondere bestemmingsplannen kan de overheid eenzijdig publieke erfdienstbaarheden opleggen (zie voorbeeld). Dit is een redelijk courante praktijk in verkavelingen en grotere bouwprojecten. Het kan nóg eenvoudiger. Via een onderling akkoord met de betrokken eigenaars kan je als gemeentebestuur ook actief een publiek recht van doorgang vestigen over de eigendommen van private partijen. De omvang van dit recht (ligging, breedte, weggebruikers, beperkingen in de tijd of gedurende de dag) wordt vastgelegd in een authentieke akte met de bijhorende plannen. Door de akte te laten verlijden bij de notaris en in te

schrijven bij het registratiekantoor wordt het recht van doorgang juridisch bindend voor het publiek.

DOSSIER

Watermaal-Bosvoorde, voetgangers gaan verder in de Bezemhoek dankzij publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang



Een zicht op de doorsteek. Foto: Rita Florizoone



Een zicht op de doorsteek. Foto: Rita Florizoone

Omschrijving

De Bezemhoek in Bosvoorde is een merkwaardige uitstulping van het stadsweefsel in het Zoniënwood: een hoofdstraat met enkele kron-



Watermaal-Bosvoorde – Bezemhoek.

kelende en doodlopende zijstraatjes. Toen het bijzonder bestemmingsplan van deze wijk aan een actualisatie toe was, werden er doorsteken en uitwegen voorzien via de publieke erfdienstbaarheid van doorgang.

Gelijkaardig dossier

- Elsene, Clos du Parnasse.

Netwerk	☒ verbonden ☒ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☒ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☐ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Watermaal-Bosvoorde, tussen de Vorsteriedreef, de Terhulpssteenweg, Terugdrift	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☐ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☐ onderwijs ☐ park of bos	☒ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	nvt	
Financiering	nvt	
Contact	nvt	
Meer info/documenten	– http://www.watermaal-bosvoorde.be/nl/Bestanden/stedenbouw/bezemhoek	
Trefwoorden	ruimtelijke planning – recht van doorgang,	

Recept 25 Trage wegen doorheen parkings

Voetgangers en fietsers gebruiken private parkings vaak als doorsteek of veiligere verbinding. Het is een goede strategie om het lokale tragewegennet te verdichten door dergelijke bestaande verbindingen te valoriseren. Dat kan door het afsluiten van een gebruiksovereenkomst met de eigenaar(s) en/of met de beheerder. In het contract kunnen maatregelen opgenomen worden in verband met het onderhoud en toezicht. Het beperken van de doorgang (bijvoorbeeld enkel overdag) kan helpen om de eigenaar of beheerder ter wille te komen. Een ander scenario geldt als er al een recht van doorgang op de betreffende parking gevestigd is, bijvoorbeeld door langdurig gebruik of als er een buurtweg over de parking loopt. Dan is een overeenkomst geen noodzaak.

DOSSIER

Sint-Lambrechts-Woluwe, buurtweg over het terrein van Woluwe Shopping werd ingericht als fietspad door de parking

Omschrijving

Het Woluwe Shopping Center is gebouwd op een site waardoor buurtweg 6 loopt. Lange tijd werd deze buurtweg gerespecteerd, doch bij de verbouwing in 2003, werd getracht de weg stilziggend af te sluiten. Het wijkcomité vocht voor het behoud van de doorgang.

De weg vormt een korte, logische en veilige doorsteek van de woonwijk naar twee verderop gelegen scholen. Het onderlinge overleg en de volhouding van het wijkcomité hebben geleid tot een degelijke oplossing voor alle partijen: de buurtweg is nu een fietspad en loopt dwars door de parking van het shopping center. De gemeente zorgde voor een goede zichtbaarheid en aansluiting van het fietspad op de openbare weg.

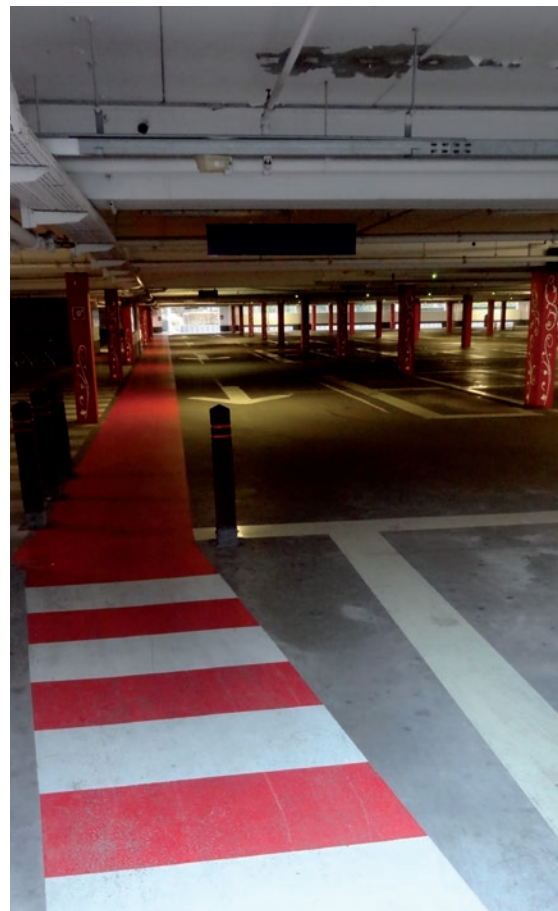
Door deze oplossing garandeert buurtweg 6 een recht van doorgang door een privaat gebouw.

Gelijkaardig dossier

- Brussel-stad: Parking 58 en de dreigende afschaffing van de Korte Hallenstraat.



Sint-Lambrechts-Woluwe – Woluwe Shopping.



*Een oude buurtweg wordt een nieuwe doorsteek.
Foto: Hanne Van Herck*

Netwerk	☒ verbonden ☐ fijnmazig	☐ multifunctioneel ☒ ontsloten
Aard van de ingreep	☒ infrastructuur ☒ overeenkomst ☐ activiteit/evenement	☒ signalisatie ☐ publicatie
Ligging/Gemeente	Sint-Lambrechts-Woluwe > tussen de Sint-Lambertusstraat en Woluwedal	
Ruimtelijke context	☒ residentieel ☒ handel en horeca ☐ kantoren en diensten ☒ onderwijs ☐ park of bos	☒ periurbaan gebied ☐ restgebied ☐ water/kanaal ☐ ander
Looptijd	2004-2004	
Financiering	Onbekend	
Contact	Sint-Lambrechts-Woluwe, dienst Mobiliteit	
Meer info/documenten	– www.johanna.be	
Trefwoorden	doorsteekbaar – openbaar gebruik – oplossing – burgerinitiatief – buurtweg	



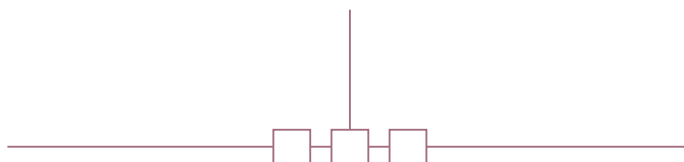
5- Overzicht van de praktijkvoorbeelden

Kaderteksten in de hoofdtekst

▪ Sint-Pieters-Woluwe: Ferrarisgaarde	6
▪ Ukkel: Tillensblok	6
▪ Jette: Historische schapenweg	7
▪ Sint-Agatha-Berchem: Zavelenberg	7
▪ Etterbeek: doorsteek langs bankgebouw	7
▪ Anderlecht: Passage aan RecyK	7
▪ Evere: Project l'Uni-Vert in de wijk Destrier	11
▪ Brussel-stad: Geplande afschaffing van een slapende doorsteek	13
▪ Sint-Lambrechts-Woluwe: Reeks van trage wegen in woonwijk Hof ten Berg	14
▪ Ukkel: Trage weg naar het station Stalle	15
▪ Jette: Ruimte voor de voetganger aan het station en het Kardinaal Mercierplein	16
▪ Ganshoren: Pad over de middenberm van de Van Overbekelaan nodigt alle gebruikers uit	17
▪ Schaarbeek: Het Groene Koninginpark verbindt hoog en laag	19
▪ Het Fiets-GEN	20
▪ Anderlecht: Gepland speellint Ysewyn	21
▪ Laken: Nieuwe fiets- en voetgangersbrug vervangt vervallen passerelle over de spoorweg	23
▪ Laken: Herinrichting van de publieke ruimte in de Modelwijk	24
▪ Watermaal-Bosvoorde: Paden langs de volkstuinten van het Reigerbospark	28
▪ Anderlecht: Wandelweg komt er niet na bouwvergunning voor een school	30
▪ Vorst: Geplande maar niet gerealiseerde doorsteek in de nieuw aangelegde wijk Bervoets	30
▪ Ganshoren: Renovatie van kinderdagverblijf maakt optimaal gebruik van bestaande trage weg	31
▪ De inventaris up-to-date houden: gebruikers helpen mee	34
▪ Een onderhoudsbudget en samenwerken met stadswachten	35
▪ Haren: Buurtbewoners herstellen paden en ruimen afval op	38
▪ De Atlas der Buurtwegen in Brussel	40

Recepten

▪ Anderlecht: Burgers formuleren verbetervoorstellen voor trage wegen in tuinwijk 't Rad	4
▪ Molenbeek: Nieuwe lagere school geeft tweede leven aan bestaande doorsteek	5
▪ Anderlecht: Project Kaai legt een verbinding naar het kanaal	7
▪ Schaarbeek en Brussel-stad: De oude Zennebedding wordt een langgerekte trage ruimte	8
▪ Oudergem: Passerelle voor fietsers en voetgangers over de Invalidenlaan	10
▪ Ganshoren: Stadswachten inventariseren doorlopende straten	11
▪ Sint-Jans-Molenbeek: Meerdere uitgangen voor het Marie-Josépark	13
▪ Vorst: Nieuw ontwerp van het Marconipark volgt looplijnen	14
▪ Sint-Gillis: Gemeente motiveert inwoners om speelstraten in te richten	16
▪ Elsene: Lang park verbindt Europese Esplanadeplein en het station Mouderij	18
▪ Molenbeek en Brussel-stad: Verwilderde spoorwegberm wordt park van Lijn 28	19
▪ Anderlecht: Herstel van buurtwegen in Neerpede	21
▪ Sint-Joost-ten-Noode: Aanleg van een publieke doorsteek bij de renovatie van wooncomplex	22
▪ Brussel-stad: verplichte doorsteek door het binnenblok van een nieuw wooncomplex	24
▪ Brussel-stad publiceert de brochure "Towards een multifunctionele Quartier européen"	25
▪ Brussel-stad: Een straat met 4 scholen wordt een schoolstraat	26
▪ Jette: Dienstwegen aan een rusthuis bieden kansen als doorsteek	28
▪ Evere: Wandelwegen in de tuin van een rusthuis worden mee onderhouden door de bewoners	29
▪ Oudergem: Gemeente plaatst naamborden langs trage wegen	30
▪ Vorst: Op pad langs onbekende en bedreigde wegen in de Wielswijk	32
▪ Brussel-stad (Haren): Een gezondheidsparcours langs buurtwegen	33
▪ Brussel-stad: Sint-Jan-Nepomucenusstraat is de eerste leefstraat in het Gewest	34
▪ Sint-Joost-ten-Noode: Walking Madou tovert een stukje winkelstraat tijdelijk om tot voetgangerszone	35
▪ Watermaal-Bosvoorde: Voetgangers gaan verder in de Bezemhoek dankzij publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang	37
▪ Sint-Lambrechts-Woluwe: buurtweg over het terrein van Woluwe Shopping werd ingericht als fietspad door de parking	39



6- Literatuurlijst

Aerts Jens, "Verdichting als motor van Brusselse stadsvernieuwing", in: *Ruimte*, jg.6, nr. 24, 2014, p. 58-63

Beton voor woonwijken en wandelwegen. *Infrastructuur*, Febelcem, 2011.

Bilande Arnaud, Dal Cynthia et al., "Duurzame wijk Tivoli: naar een nieuw soort stadsleven in Brussel?" in: *Brussels Studies*, nr. 100, 2016.

Brandeleer Céline, Ermans Thomas et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, in de reeks "Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale", nr. 5, *Bruxelles Mobilité*, 2016.

Breteau Pierre, "A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile", in: *Le Monde*, 30/11/2016.

Brusselmans Denis en Lechat Benoît, *Sauver et promouvoir les sentiers. Mode d'emploi à l'usage de l'action locale*, Editions Etopia, Collection "Biens communs", 2011.

Bruxelles, ça marche! Tap Tap, da's rap! Carte piéton/stapperskaart, Brussel Mobiliteit, jaar?

Bokhorst Hermine, "Rénover les promenades. Des sentiers de lave à Neerpède", in: *Le Soir*, 24-01-2003, p. 17.

Claris Susan en Scopelliti Demetrio, "Cities Alive. Towards a walking world", ARUP, 2016.

Clays Steven (red.), "Slimme Mobiliteitsschakels. Aanpak doorsteekbaarheid steden & gemeenten", Trage Wegen vzw en Mobiel 21, 2014.

Clays Steven, Vandevyvere Andy et al., "Wegwijs in de trage wegen. Van planning tot uitvoering", Trage Wegen vzw en Provincie Limburg, 2011.

de Cannière Ann, "Parckfarm, du paysage à l'assiette", in: *Ruimte*, jg.6, nr. 24, 2014, p. 64-67.

Declève Bernard, De Lestrangle Roselyne, Deneff Julie, "Metrolab brabantSZenne, ontwerpend wandelen doorheen drie gewesten", in: *Ruimte*, jg. 6, nr. 24, 2014, p. 44-49.

Degraeve Jean-Michel, "Stedelijke autobaan maakt plaats voor actieve mobiliteit", in: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, nr. 18, 2016, p. 24-26.

De Smet Aurelie, "De rol van tijdelijk gebruik in de stedelijke (her)ontwikkeling: Brusselse voorbeelden", in: *Brussels Studies*, nr. 72, 2013.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan Koekelberg. Fase 3: Actieprogramma, Gemeente Koekelberg, 2011

GPDO. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Grondgebied ten dienste van de Brusselaars (Project onderworpen aan openbaar onderzoek), *perspective.brussels*, 2016

Grietens Erik, "Recepten voor kernversterking. Hoe leg je als lokaal bestuur de basis voor een klimaatvriendelijke gemeente?", Brussel, Bond Beter Leefmilieu, 2016.

Groen en blauw netwerk, Brussels Instituut voor Milieubeheer, 2000.

Het spel in de stad. Voor een speelnets in Brussel, Leefmilieu Brussel, 2012.

Hubert Michel, Lebrun Kevin et al., "De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen", in: *Brussels Studies*, nr. 71, 2013.

Inspiratiegids ecologisch groen op bedrijventerreinen, VLM,

Kums Annelies en Van Doosselaere Stephane, "Genomineerden]Pyblik[-prijs 2016, Staalkaart van Brusselse eigenheid", in: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, nr. 18, 2016, p.37-39.

Lebrun Kevin, Hubert Michel, et al., *Les pratiques de déplacement à Bruxelles: analyses approfondies*, in de reeks "Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale", nr. 3, Bruxelles Mobilité, 2014.

La Promenade Verte – De Groene Wandeling, Bruxelles Environnement – Leefmilieu Brussel, 2009.

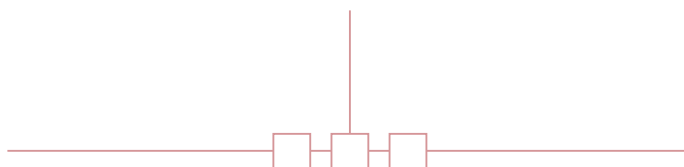
Moritz Benoit, "De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen", in: *Brussels Studies*, nr. 50, 2011.

Te Boveldt Geert en Van Herck Hanne, "STAPAS in Brussel. Eindrapport", 2014.

Te Boveldt Geert, "Voetgangers in Brussel. Eindelijk de wind mee?", in: *ALERT*, nr. 384, 2013, p. 14-15.

Thiéry Philippe, "L'urbanisme en Région Bruxelles-Capitale, Stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Town planning in the Brussels-Capital Region", Ministerie van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest, 2011.

Vilain Jan, "Nieuwe glorie voor modernistisch schoon", in: *Tijdschrift Publieke Ruimte*, nr. 20, 2016, p.10-11.



7- Afkortingen

BBP: *Bijzonder Bestemmingsplan*

BIM: *het vroegere Brussels Instituut voor Milieubeheer, vandaag Leefmilieu Brussel*

BRAL: *Brusselse Raad voor het Leefmilieu*

BWRO: *Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening*

GBP: *Gewestelijk Bestemmingsplan*

GewOP: *Gewestelijk Ontwikkelingsplan*

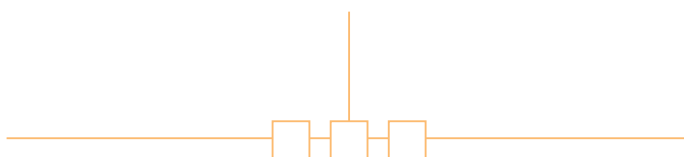
GFR: *Gewestelijke Fietsroute*

GGB: *Gebied van Gewestelijk Belang (in het GBP)*

GOMB: *Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

GSV: *Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening*

OGSO: *Ondernemingsgebied in stedelijke omgeving*



8- Modeldocumenten

8.1 Authentieke akte tot verlening van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang

Het jaar tweeduizend op datum
te
zijn voor ons
burgemeester van de gemeente

enerzijds de gemeente,
vertegenwoordigd door
afgevaardigde schepen (nationaal nummer /
identiteitskaartnummer) bijgestaan door
....., secretaris
(nationaal nummer /identiteitskaartnummer
.....), handelend:

- in uitvoering van een beslissing van de gemeenteraad d.d.,
- in uitvoering van een beslissing van het college van burgemeester en schepenen d.d.,
- en krachtens de artikelen 109 en 14, eerste lid van de nieuwe gemeentewet,

hierna het bestuur genoemd.

EN

anderzijds, (naam en voornamen)
..... (burgerlijke stand),
geboren op te
van beroep
met nationaal nummer: en
identiteitskaartnummer

of

de (naam firma),
 met zetel te ,
 vertegenwoordigd door
 en door
 volgens artikel van de statuten of volgens volmacht dd

hierna tweede comparant genoemd.

of

het OCMW van
 vertegenwoordigd door voorzitter
 (nationaal nummer /identiteitskaartnummer
),
 bijgestaan door , secretaris
 (nationaal nummer /
 identiteitskaartnummer), handelend:

- in uitvoering van het besluit van de raad van
- en krachtens artikel 28 § 2 van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de OCMW's

eigenaar van het perceel gelegen te
 en kadastraal gesitueerd onder afdeling, sectie , nr

welke comparanten ons verklaarden het volgende te zijn overeengekomen:

Op het perceel, kadastraal gesitueerd afdeling, sectie ,
 nr , gelegen te , wordt door
 , wordt door
 eerste comparant ,
 een voetweg geopend, zoals aangeduid op bijgaand metingsplan, opgemaakt door beëdigd meetkundig
 schatter
 dd. De voetweg heeft een oppervlakte van m².

Bij de huidige titel wordt ten gunste van de voetweg en ten laste van het hierboven vermeld perceelsdeel
 , lijdend erf genoemd, de volgende erfdienstbaarheid gevestigd
 en dit ten laste van het lijdend erf, en niet van de persoon, ten behoeve van de aanleg en de uitbating van
 bovenvermelde voetweg.

De uitoefening van deze erfdienstbaarheid wordt als volgt geregeld:

Artikel 1: De tweede comparant of zijn rechtvolgers of gemachtigden verleent de eerste comparant, het recht om op het hierboven beschreven een voetweg te openen door overeenkomstig het tracé aangeduid op het grafisch plan.

Artikel 2: De eerste comparant wordt ertoe gemachtigd in bovenvermeld perceel alle werken uit te voeren of te laten uitvoeren voor de aanleg en het onderhoud van voetweg met de vervoermiddelen, materialen en werktuigen die hij of zijn aannemer hiertoe nuttig acht.

Artikel 3: Eerste comparant verbindt er zich toe van vermelde erfdienstbaarheid op zulke wijze gebruik te maken dat de eigenaars, de huurders of andere eventuele gebruikers van de grond zo weinig mogelijk hinder door deze werken ondergaan. Bij het einde van de werken, wordt het goed dat buiten de fysieke grenzen van de voetweg valt, dadelijk in zijn oorspronkelijke staat hersteld.

Eerste comparant zal de werken mogen beginnen na eenvoudige kennisgeving (of na schriftelijke kennisgeving minstens dagen vóór de aanvang van de werken) aan de eigenaars en de eventuele gebruikers en mits te hebben voldaan aan de schikkingen hernomen onder artikel 7 (optioneel) van onderhavige akte.

Artikel 4: Onverminderd de overeengekomen forfaitaire vergoeding vermeld in navolgend artikel 7 (optioneel), zal eerste comparant na de aanlegwerken aan de eigenaar (of gebruiker) elke eventuele schade veroorzaakt door de werken van aanleg vergoeden die door bedoelde werken zou berokkend worden. Het bedrag van de schadeloosstelling zal in gemeen overleg vastgesteld worden; bij gebrek aan een regeling in der minne zal de schadevergoeding door een door beide partijen aangeduide deskundige bepaald worden.

Hetzelfde geldt bij het herstel van eventuele schade die in de toekomst te wijten zou zijn aan de werken van onderhoud. Indien geen overeenkomst bereikt wordt zal het bedrag van de schade uiteindelijk bepaald worden door de bevoegde vrederechter.

Artikel 5: Anderzijds verbindt de tweede comparant er zich toe zich te onthouden van elke handeling die de voetweg zou kunnen schaden of het gebruik ervan zou kunnen ontmoedigen, en verleent het aan de eerste comparant te allen tijde een toe- en doorgangsrecht te voet en met alle nuttige vervoermiddelen, materialen en werktuigen derwijze dat het toezicht en onderhoud altijd mogelijk is.

Artikel 6: Het bestuur zal geen eigendomsrecht of andere rechten kunnen laten gelden op de voetweg buiten deze opgenomen in deze akte.

Artikel 7: (optioneel)

of

De erfdienstbaarheid wordt verleend mits betaling door de eerste comparant van een jaarlijkse vergoeding van EUR (..... euro). Dit bedrag dient betaald bij de jaarlijkse vervaldag en voor de eerste maal binnen de dagen na het verlijden van deze akte, door overschrijving op rekening van

Op iedere jaarlijkse vervaldag zal de vergoeding aangepast worden aan de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Daarbij zal, behoudens andere wettelijke schikkingen, navolgende formule toegepast worden:

basisprijs x nieuwe index

nieuwe vergoeding =
basisindex

Als basisindexcijfer geldt dit van de maand die voorafgaat aan deze van het verlijden van de akte. Het nieuwe indexcijfer is dat van de aan de jaarlijkse vervaldag voorafgaande maand. Bij gebreke van tijdige betaling van de vergoeding is eerste comparant, zonder ingebrekestelling en van rechtswege, een verwijlntrest verschuldigd gelijk aan de wettelijke intrest, en dit vanaf één maand na de vervaldag.

of

De erfdienstbaarheid wordt verleend mits betaling door eerste comparant van een eenmalige vergoeding van EUR.

Is alhier tussenkomen en mede verschijnen de heer/mevrouw,
wonende te,
verklaart en erkent op heden de som van EUR
ontvangen te hebben van de eerste comparant die hiervoor kwijting geeft.

Artikel 8: Onderhavige overeenkomst treedt in werking vanaf heden en wordt aangegaan te eeuwig en ewig.

Artikel 9: Kosten, erelonen en rechten verbonden aan deze akte worden gedragen door eerste comparant.

Artikel 10: Partijen verklaren de bevoegde bewaarder der hypotheek te ontslaan van het nemen van ambtshalve inschrijven tot zekerheid van om het even welk beding in deze akte bij het overschrijven van deze akte in zijn register.

De ondergetekende burgemeester verklaart dat de identiteiten, zoals zij hierboven vermeld zijn, overeenstemmen met de vermeldingen op volgende documenten, waarvan hij/zij kennis genomen heeft:

.....

De ondergetekende burgemeester verklaart tevens lezing gegeven te hebben van artikel 203 van het Wetboek der Registratierechten dat de prijsbewimpeling bestraft en dat als volgt luidt: "Ingeval van bewimpeling aangaande de prijs en lasten of overeengekomen waarde, is elk der contracterende partijen een boete verschuldigd gelijk aan het ontdoken recht. Dit recht is ondeelbaar door alle partijen verschuldigd."

Waarvan akte, in minuut opgesteld, waarvan alle comparanten verklaren het ontwerp te hebben ontvangen op

En, na gedeeltelijke lezing met toelichting, de partijen, hier aanwezig of vertegenwoordigd zoals werd gezegd, met ons, burgemeester, ondertekend.

Voor het bestuur (eerste comparant),

De instrumenterende burgemeester,

Voor tweede comparant,

8.2 Overeenkomst m.b.t de openstelling en bewegwijzering van private weg(en) voor een gemeentelijk Voetgangersnetwerk

Tussen

Eigenaar,
 wonende te,
 hierna genoemd 'de eigenaar'
 en
 de gemeente,
 met maatschappelijke zetel te,
 vertegenwoordigd door (naam),
 (functie),
 hierna genoemd 'de gemeente'

Wordt het volgende overeengekomen:

Artikel 1: Onderhavige overeenkomst heeft betrekking op de rechten en plichten die beide partijen op zich nemen in het kader van de realisatie van een gemeentelijk voetgangersnetwerk in

Artikel 2: De eigenaar geeft zijn goedkeuring om:

- Dit netwerk toe te staan over de weg(en) die zijn eigendom is, aangeduid op de kaart in bijlage 1.
- Bewegwijzering te plaatsen op een zodanige manier dat de wandelaar zijn wandeling duidelijk kan volgen. Dat betreft:
 - minimale bewegwijzering aan begin en einde van de weg, alsook op plaatsen waar de wandelaar zich zou kunnen vergissen van weg (bijvoorbeeld: links of rechtse afslag);
 - een bewegwijzering die bestaat uit (wijze van uitvoering):

- Het traject aan te duiden op de eventuele kaarten van het hele netwerk en waarbij de bedoelde private weg(en) gepromoot mogen worden als voetwegen in het kader van een voetgangersnetwerk naar een breder publiek.
- Het traject te gebruiken en aan te duiden in communicatiemiddelen zoals brochures, websites...), met name:

Artikel 3: De betrokken gemeente zal in overleg met de eigenaar, instaan voor de blijvende begaanbaarheid van de bewegwijzerde weg op privaat grondgebied. Dat houdt in:

(som op)
.....
.....

[Enkele voorbeelden: het opruimen van zwerfvuil; het periodiek reinigen van de bedding; het maaien van opgeschoten gras of onkruid; de snoei of verwijdering van dode of uitstekende takken van struiken en/of bomen.]

Artikel 4: In geen enkel geval zal de eigenaar aansprakelijk kunnen gesteld worden voor een eventueel ongeval dat de gebruikers van de weg op zijn eigendom zou kunnen overkomen.

Artikel 5: Deze overeenkomst voor de openstelling van de weg(en) wordt afgesloten voor een periode van jaar *[généralement 5 ans]*.

Na afloop van deze overeenkomst overleggen de bovenstaande partijen onderling of de overeenkomst opnieuw verlengd kan worden voor eenzelfde duurtijd. Indien de eigenaar wil afzien van deze verdere openstelling, verkrijgt de weg(en) opnieuw het statuut van een private weg.

Artikel 6: Deze overeenkomst heeft geen enkel gevolg voor het huidige statuut van de weg(en) als private weg(en), al dan niet met openbaar karakter. Bijgevolg zal er geen publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang ontstaan door de openstelling van betreffende private weg(en) voor het voetgangersnetwerk, noch zal/zullen deze weg(en) een openbaar karakter verkrijgen waarop de gemeente zich later eventueel zou kunnen beroepen. Evenmin kan deze overeenkomst bestaande publieke rechten verworven op betreffende private weg(en), indien van toepassing, teniet doen.

Opmerkingen/aanvullingen:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Voor akkoord,.....
Opgemaakt te
op datum

in 2 exemplaren waarvan elke partij verklaart een ondertekend exemplaar te hebben ontvangen.
De bijlagen waarvan sprake in artikel 1 maakt integraal deel uit van deze overeenkomst.

Voor de gemeente

Voor de eigenaar

Burgemeester

Eigenaar

8.3 Aanmaning tot heropening van een buurtweg

Onderwerp: buurtweg nr. gelegen tussen de wegen/huisnummers
..... en
..... .

Geachte,

Het gemeentebestuur heeft een klacht ontvangen over *[onderwerp, bv. het plaatsen van een hek]*
.....
op de buurtweg die loopt tussen *[straten/huisnummers]*
..... en
..... .

Het gemeentebestuur zal de buurtweg nr. terug openstellen. Bij een rondgang van het gemeentebestuur werd er vastgesteld dat de buurtweg ter hoogte van uw eigendom afgesloten is. Als bijlage vindt u een plan uit de Atlas der Buurtwegen met de ligging van de weg.

Wij hebben begrip voor de eventuele hinder die u hiervan ondervindt *[bv. privacy]*.
..... .

Daarom stellen we u volgende oplossing voor: *[bv. Vandaar kunnen wij akkoord gaan met het plaatsen van gesloten afsluiting langsheen de weg zodat uw privacy gewaarborgd blijft.]*
.....
.....
..... .

Om het openbaar karakter van deze weg te verduidelijken, verzoeken wij u om *[de afsluiting/het hek]* bij de ingang van deze weg te verwijderen vóór (datum). Indien u *[de afsluiting/het hek]* niet verwijderd, zal het door de gemeente verwijderd worden en zullen de kosten hiervoor aan u doorgerekend worden.

[eventueel: tegemoetkoming]

We zijn uw bezorgdheden tegemoet te komen door volgende maatregel: *[bv. Het gemeentebestuur zal op haar kosten aan het begin van de weg een bord bevestigen met de boodschap 'respecteer de rust van de omwonenden'.]*

.....
.....
.....

Wij hopen met dit voorstel een aanvaardbare oplossing te bieden voor de verschillende betrokken partijen.

Hoogachtend,

De secretaris

De Burgemeester

8.4 Aanmaning tot heropening van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang

Onderwerp: Trage weg gelegen tussen de wegen/huisnummers:

en

Geachte,

Het gemeentebestuur heeft een klacht ontvangen over *[onderwerp, bv. het plaatsen van een hek]*

op de trage weg die loopt tussen *[straten/huisnummers]*

en

Deze trage weg staat niet ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen. Het Burgerlijk Wetboek (art. 2229) vermeldt echter dat wegen een publiek recht van doorgang verkrijgen indien ze gedurende 30 jaar openbaar gebruikt worden door het publiek. Na deze ‘verkrijgende verjaring’ spreekt men over feitelijke buurtwegen. Deze trage weg over uw eigendom wordt reeds meer dan 30 jaar openbaar gebruikt waardoor hij een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang is geworden. *[Extra argumenten: bv. Bovendien is langs deze trage weg openbare verlichting aanwezig, wat het openbaar karakter van de weg bekrachtigt.]* Wij hebben begrip voor de eventuele hinder die u ondervindt van *[bv. gemotoriseerd verkeer dat deze verbinding ook gebruikt]*:

Daarom stellen we u volgende oplossing voor: *[bv. Vandaar kunnen wij akkoord gaan met het met het plaatsen van een hek dat ten allen tijde kan geopend worden.]*

Om echter het openbaar karakter van deze weg te verduidelijken, verzoeken wij u om de verbodsborden bij de ingang van deze weg te verwijderen vóór (datum). Indien u *[de borden/afsluiting]* zelf niet verwijderd, zullen *[de borden/afsluiting]* door de gemeente verwijderd worden en zullen de kosten hiervoor aan u doorgerekend worden.

[eventueel: tegemoetkoming]

We zijn bereid uw bezorgdheden tegemoet te komen door volgende maatregel: *[bv. Het gemeentebestuur zal op haar kosten aan het hek een bord bevestigen met de boodschap 'weg enkel toegankelijk voor voetgangers – gelieve het hek steeds terug te sluiten'. Zo wordt het voor wandelaars duidelijk dat ze de weg kunnen gebruiken en blijft gemotoriseerd verkeer geweerd.]*

.....

.....

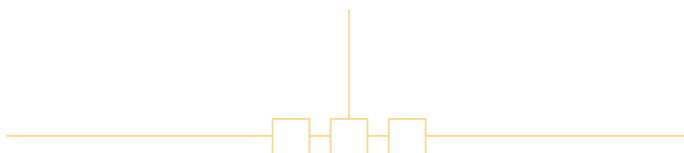
.....

Wij hopen met dit voorstel een aanvaardbare oplossing te bieden voor de verschillende betrokken partijen.

Hoogachtend,

De secretaris

De Burgemeester







Gerealiseerd door:

TRAGE
WEGEN >
V

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

Op initiatief van:

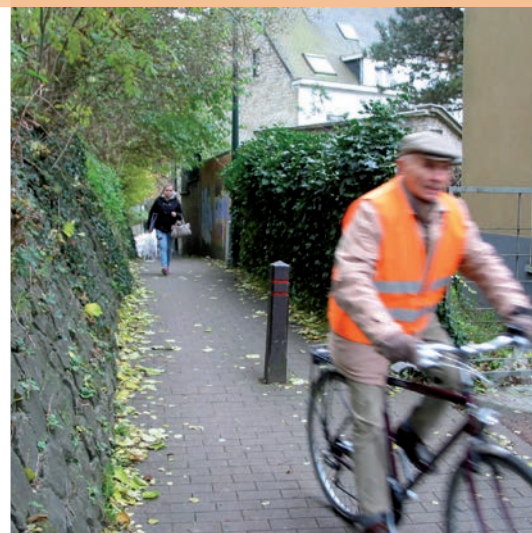


BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

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





RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST