



In de Ribaucourtstraat in Molenbeek werd een kruispunt deels omgevormd tot een plein, ten voordele van fietsers en voetgangers. © Dieter Telemans

In de Ribaucourtstraat in Molenbeek werd een kruispunt deels omgevormd tot een plein, ten voordele van fietsers en voetgangers. © Dieter Telemans

DE STRIJD OM DE STRAAT (SLOT): EXPERTS OVER DE STRIJDLOZE STRAAT VAN DE TOEKOMST

Stop met compromissen: zonder knip lukt het niet

De auto moet zich aanpassen, de lokale straten moeten op maat van voetgangers en fietsers zijn. ‘Bij compromissen heeft niemand baat.’

VAN ONZE REDACTEURS JEF POPPELMONDE, TOM YSEBAERT

BRUSSEL | De strijd om de straat woedt. We sturen te veel soorten verkeer door te weinig ruimte (*DS 12 juli*) (http://www.standaard.be/cnt/dmf20180711_03609145). Dan is de uitdaging: hoe gebruiken we de beschikbare ruimte om veilige, aangename, bereikbare wijken te maken? Een panel van experts schetst de straat van de toekomst in vijf speerpunten.

1. Autoverkeer omleiden

Lokale besturen, maar ook de Vlaamse overheid, moeten kordater zijn bij de toekenning van de ruimte. ‘Er worden veel te weinig harde keuzes gemaakt’, zegt Wout Baert. Hij trekt met Fietsberaad Vlaanderen het project ‘Fix The Mix’, waarin overheden nadenken over hoe fietsen veilig kan worden in gemengd verkeer.

Velen halen het voorbeeld van Nederland aan. Daar bestaan drie categorieën van wegen die elk welomlijnde kenmerken en voorwaarden hebben. De ‘doorstromingswegen’ zijn volledig op autoverkeer gericht. De ‘ontsluitingswegen’ voeren alle verkeer in en uit de woonkernen en -wijken. Zij hebben altijd een afgescheiden fietspad of, in uitzonderlijke gevallen, alleen een fietsstrook. Tot slot zijn er de ‘erftoegangswegen’, zeg maar lokale wegen. Die liggen altijd in een zone 30 en alle doorgaand verkeer is er uitgesloten. De enige auto’s, vrachtwagens of bussen die erin mogen, zijn degene die die in die straat moeten zijn (*zie grafiek*).

‘De private auto in steden is ten dode opgeschreven’

LEO VAN BROEK

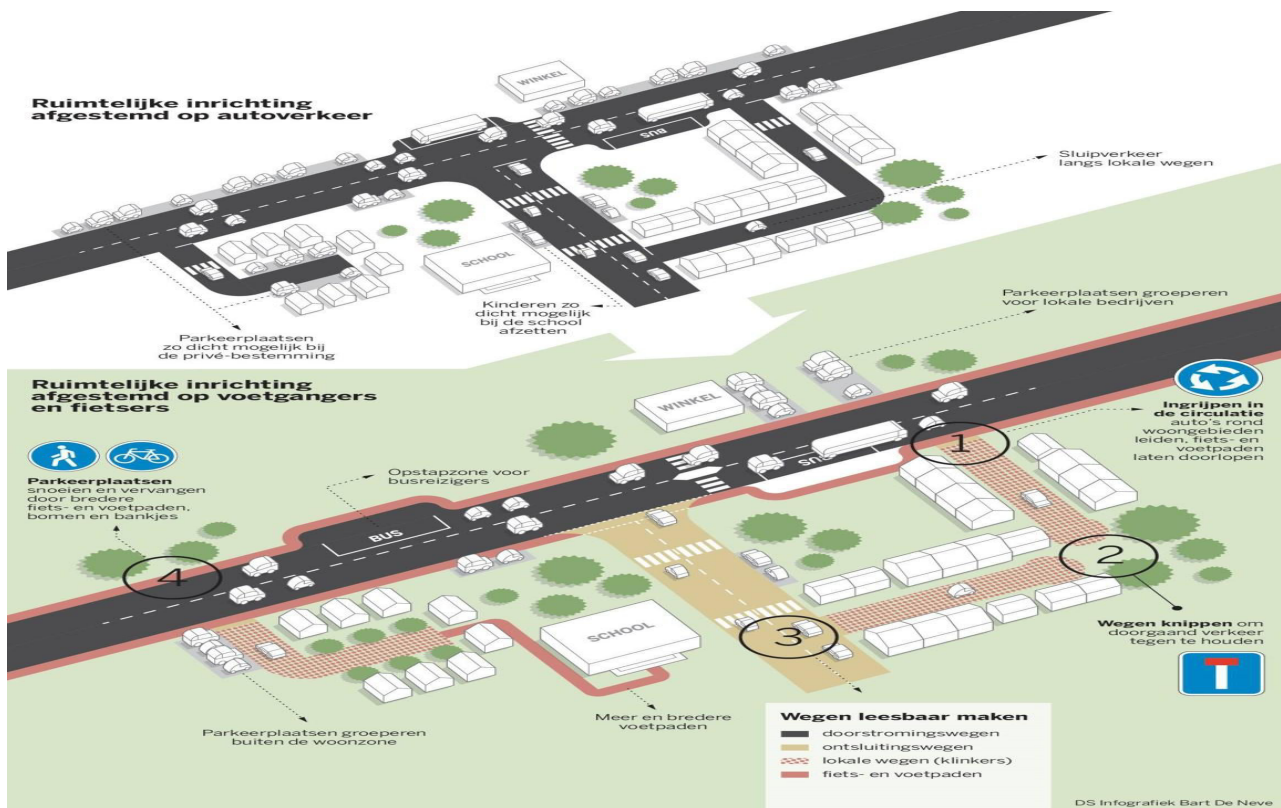
Vlaams Bouwmeester

In Vlaanderen bestaan die drie categorieën ook, maar hebben ze elk drie subcategorieën: goed voor een totaal van negen wegtypes. ‘We laten doorgaand verkeer toe in een woonstraat, leggen geen fietspad aan waar dat nodig is. We zoeken naar compromissen waar niemand baat bij heeft: niet de fietser, die zich onveilig voelt, niet de omwonenden, van wie de leefbaarheid wordt geschaad, maar ook niet de automobilist, die achter de tragere weggebruikers staat aan te schuiven.’

Mobiliteitsplanners treden Baert bij. Door in te grijpen in de verkeerscirculatie, kan het autoverkeer rond woonkernen geleid worden. ‘Vlaanderen moet af van de neiging om auto’s altijd zo ver mogelijk in de kern te laten doordringen’, zegt Dirk Dufour van adviesbureau Tridée. ‘De intensiteit van het autoverkeer moet omlaag, vooral in lokale straten. Zo komt meer ruimte vrij voor fietsers en voetgangers.’

2. Knippen

Behalve circulatieplannen, die het verkeer sturen, zijn er ook andere tools voorhanden, zoals de alom gevreesde ‘knip’. Door op strategische plekken een doorgang – een straat of kruispunt – weg te halen, kan je soms hele wijken kalmeren en veiliger maken. Alles blijft bereikbaar, maar het autoverkeer moet langs één welbepaalde invalsweg rijden.



Dirk Dufour neemt ons op sleeptouw door Molenbeek, naar een pleintje aan de Ribaucourtstraat. ‘Tot enkele jaren geleden was dit geen plein, maar een kruispunt’, vertelt hij. ‘Auto’s kwamen en gingen alle richtingen uit. Fietsers en voetgangers moesten tot drie straten oversteken om de overkant te bereiken. Nu kunnen zij zich veel vrijer bewegen.’ In de straten die aansluiten op de ‘knip’ lopen mensen in het midden van de weg. Kinderen spelen in het midden van wat vroeger een kruispunt was. ‘Er is minder drukte, minder lawaai, minder vervuiling en meer veiligheid. De openbare ruimte herleeft.’

Toch is de aversie voor knippen groot, weet Dufour uit ervaring. ‘Als je aan lokale besturen vertelt dat ze zullen moeten knippen, trekken ze bleek weg. Ze weten dat niemand graag zijn gewoonten, zijn bekende wegen verlaat. Maar zonder knippen, zal het niet lukken.’

3. Leesbaar maken

Minder controversieel en toch cruciaal om de strijd om de straat te ontmijnen, is wat Dufour de ‘leesbaarheid’ van de wegen noemt. ‘Weggebruikers moeten in één oogopslag kunnen zien op welk type weg ze zich bevinden. De auto moet weten wanneer hij zich op terrein bevindt dat eigenlijk niet op zijn omvang en snelheid voorzien is.’ Hij verwijst opnieuw naar Nederland. Daar worden lokale wegen al decennialang aangelegd in klinkers. De straten die voorbehouden zijn voor fietsers, zijn rood geschilderd. Iedereen kent zijn plaats en past zich daaraan aan. ‘In Vlaanderen en Brussel is alles nog te vaak van grijs asfalt. Er is geen zichtbare - hiërarchie tussen straten, wat vooral het veiligheidsgevoel niet bevordert.’

‘We zoeken naar compromissen waar niemand baat bij heeft: niet de fietser, niet de omwonenden, niet de automobilist’

WOUT BAERT

Fix The Mix

Op basis van de toestand in de Antwerpse Nationalestraat (*DS 12 juli*) (http://www.standaard.be/cnt/dmf20180711_03609145) adviseert de Deense deskundige Mikael Colville-Andersen om de stoepen te vergroten en uitstulpingen te creëren. Dat maakt het zeker voor de voetgangers een stuk veiliger. ‘Zo’n klus kan in enkele maanden geklaard worden. Zal dat geld kosten? Tuurlijk, maar het brengt ook veel op als je een betere leefbaarheid, gezondheid, veiligheid en verkeersefficiëntie incalculeert.’

4. Snoeien in parkeerplaatsen

Een laatste tool om de evenwichten in onze woonkernen te herstellen: snoeien in parkeerplaatsen. Die parkeerplaatsen langs de stoep noemt Colville-Andersen ‘de olifant in de kamer’. Welke ingreep is hier nodig? Leo Van Broek, de Vlaamse Bouwmeester, is streng: ‘De private auto in steden is ten dode opgeschreven’, zegt hij. ‘De gemiddelde rijtijd van een private wagen is 56 minuten per 24 uur. De andere 23 uur staat hij stil. Er zijn 4 miljoen wagens in Vlaanderen. De gemiddelde ruimte voor een parkeerplaats is 30 vierkante meter. Alle wagens samen nemen 12.000 hectare in. Dat is bijna de omvang van het Brussels Gewest, dat is absurd. De auto in de stad, is een deelauto. Dan kunnen we hetzelfde doen met een tiende van het huidige wagenpark. Waar nu parkeerplaatsen liggen, vaak langs wegen, kunnen we fietspaden, bomen en bankjes aanleggen. Dan is er geen strijd om de straten meer nodig, want dan worden het gedeelde ruimtes – een feest voor iedereen.’

5. Kantelpunt

De mobiliteitsplanners voelen dat al deze principes in steeds meer steden en gemeenten aan een opmars bezig zijn. Ze zijn niet nieuw: in 1963 al verscheen in Groot-Brittannië het rapport *Traffic in Towns*, opgesteld door een team onder leiding van architect Colin Buchanan. Het waarschuwde voor schadelijke gevolgen van de opmars van de auto op de veiligheid en de leefbaarheid in steden: ‘*We are nourishing at immense cost a monster of great potential destructiveness, and yet we love him dearly*’.

‘Als je aan lokale besturen vertelt dat ze zullen moeten knippen, trekken ze bleek weg’

DIRK DUFOUR

Adviesbureau Tridée

In steden, schreven ze, ‘moeten voldoende omgevingen zijn waar mensen kunnen leven, werken, winkelen, rondkijken en wandelen, vrij van de gevaren van het gemotoriseerd verkeer.’ De concrete maatregelen in het rapport, doen sterk denken aan wat de voorbije jaren in onder meer Leuven, Gent en Brugge is gebeurd, net als in veel steden in het buitenland.

Vincent Meerschaert van adviesbureau Traject voelt ‘dat in veel gemeenten de switch stilaan gemaakt is’. ‘Iedereen begint te beseffen dat we de status van de auto moeten herzien, zonder hem te demoniseren’, zegt Dirk Dufour van Tridée. ‘De evolutie is al heel lang aan de gang, maar ze gaat moeizaam. De auto is zo diep in ons dagelijks leven ingesleten, dat we hem er nog moeilijk uitkrijgen. Maar als we binnen tien jaar op deze periode terugkijken, zullen we beseffen dat we ons op een kantelpunt bevinden.’

Lees de volledige reeks op www.standaard.be/strijdomstraat (<http://www.standaard.be/plus/tag/strijd-om-de-straat>)

LEES MEER



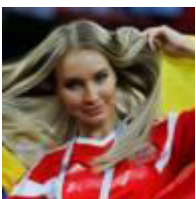
GISTEREN | ‘Automobilisten zijn als parasieten’

(http://www.standaard.be/cnt/dmf20180711_03609145)



21/06/2018 | ‘In Gent gebeuren meer letselongevallen dan in Antwerpen’

(http://www.standaard.be/cnt/dmf20180620_03573181)



VANDAAG | Sexy of seksistisch?

(http://www.standaard.be/cnt/dmf20180712_03611112)

VANDAAG | Master in de overlevingswetenschappen

(http://www.standaard.be/cnt/dmf20180712_03610615)