

Inspiratiepakket **SLIMME MOBILITEITSSCHAKELS**

→ **Slimme mobiliteitsschakels** ↑
Aanpak doorsteekbaarheid steden & gemeenten





Van inspiratie tot **SCHAKELREFLEX**



De realisatie van **slimme schakels** in steden en gemeenten gaat in essentie over het wegwerken van missing links in het voetgangers- en fietsroutenetwerk in bewoond gebied. De nieuwe schakels verfijnen de mazen. Ze vergroten de doorsteekbaarheid van dorps- en stadscentra. In Genève, dé voetgangersstad bij uitstek, geldt als norm dat er om de 50 meter een doorgang voor voetgangers moet zijn. Bij elk stadsvernieuwingproject van enige omvang wordt die maaswijdte toegepast. In Vlaanderen zijn er in de meeste dorps- en stadcentra **voldoende opportuniteiten** om voetgangers- en fietsroutes van extra en vernieuwde doorsteken te voorzien. De loop- en fietsafstanden worden door die 'slimme' schakels verkort, waardoor mensen meer fietsen en te voet gaan en voor korte afstanden minder geneigd zijn de auto nemen.

Dit inspiratiepakket wil de doorsteekbaarheid van onze steden en gemeenten bevorderen. Het is opgebouwd uit **drie grote delen**, met elk een eigen focus.

Het eerste deel (hoofdstukken 1, 2 en 3) van het inspiratiepakket maakt het begrip 'slimme schakels' bevattelijk aan de hand van **inspirerende voorbeelden** uit heel Vlaanderen. Nieuwe én oudere doorsteken die elk op hun manier 'slim' en inspirerend zijn. Bij elk voorbeeld wordt gefocust op de planningscontext, zowel op het vlak van stedenbouw als mobiliteit, en op een aantal kwaliteitscriteria die maken dat de schakel vanuit het standpunt van de gebruiker slim is.

Dit inspiratiepakket wil de doorsteekbaarheid van steden en gemeenten praktijkgericht aanpakken. Hiervoor wordt in het tweede deel (hoofdstuk 4) de **doorsteekjeskaart als methodiek** naar voren geschoven, zoals deze werd getest samen met het stadsbestuur van Roeselare. Hierin komt het participatief proces dat leidt tot zo'n doorsteekjeskaart uitgebreid aan bod. Op die manier worden zoveel mogelijk slimme schakels in kaart gebracht. Op een laagdrempelige manier houden de bewoners zelf het voetgangers- en fietsnetwerk tegen het licht met als finale doelstelling: bijkomende slimme schakels realiseren. Een **schakelreflex** bewerkstelligen.

Deze beleidsgerichte finaliteit sluit aan bij het derde deel (hoofdstuk 5) van dit inspiratiepakket. Daarin wordt de wegcategorisering in Vlaanderen bekeken vanuit het oogpunt van voetgangers en fietsers. Om de schakelreflex ook in de mobiliteitsplanning te verankeren is het noodzakelijk dat er een **categorie trage weg** wordt toegevoegd aan de wegcategorisering. We maken deze categorie tastbaar aan de hand van voorbeelden uit de pilotstad Roeselare.

Met dit inspiratiepakket wordt de aftrap naar een praktijk én een beleid gegeven dat gericht is op de doorsteekbaarheid van onze steden en gemeenten. We staan echter nog lang niet aan de eindstreep. Daarom formuleren we ter afsluiting (hoofdstuk 6) ook nog enkele **toekomstperspectieven** om een schakelreflex overal ingang te laten vinden.

Dit inspiratiepakket is samengesteld met het oog op leesbaarheid, verdieping én samenhang. Daarom komen er in de tekst regelmatig paginaverwijzingen voor. Dankzij deze doorsteekjes in de publicatie, krijgt u als lezer krijgt maximaal de kans verbanden te leggen tussen de verschillende aspecten van slimme mobiliteitsschakels.



➔ **Slimme mobiliteitsschakels** ↑
Aanpak doorsteekbaarheid steden & gemeenten
↓



INHOUD

Van inspiratie tot schakelreflex

3

1	Slimme schakels inplannen	5
1.1	Het lokale mobiliteitsbeleid	6
1.2	Stedenbouw en ruimtelijke ordening	7
1.3	Publiek-private samenwerking	9
1.4	Privaat initiatief	10



2	Wat maakt schakels slim?	12
2.1	Directheid en verbondenheid	12
2.2	Gebruikerscomfort	16
2.3	Verkeersveiligheid	18
2.4	Belevingskwaliteit	19



4	De doorsteekjeskaart: slimme schakels in de praktijk	58
4.1	Inleidend	68
4.2	Roeselare, pilootstad	69
4.3	Aan de slag met slimme schakels!	70
4.4	Inwoners doen hun zegje over schakels én routes	72
4.5	Doorgaan met schakels: resultaten vertalen in beleidsvoorstellen	78
4.6	Doorsteekjes voor iedereen	81



5	Wegencategorisering, een kader voor duurzame mobiliteitsplanning	83
5.1	Functies van wegen	83
5.2	Categorisering: een overzicht	84
5.3	Landelijke wegen	87
5.4	Netwerken	91
5.5	Categoriseren als een sluitend geheel: een volwaardige categorie trage weg	92

3 Inspirerende Voorbeelden

23

Aarschot – Pater Raskinkade, wandel- en fietsweg langs de Demer	24
Aarschot – Fietstracé van Station Aarschot langs spoorlijn 35 noordwaarts	26
Aartselaar – Veilige en directe fietsroute voor scholieren	28
Aartselaar – Doorsteek over een publieke parking in de dorpskom	30
Brugge – Fietsdoorsteek door kantorencomplex Katarinapoort	32
Duffel – Aangename en directe doorsteek van en naar centrumparking	34
Gent – Doorsteek door buurtparkje van sociale woonwijk	36
Gent – Veilige fietsonderdoorgang onder Ter Platenbrug	38
Kortrijk – Wolvenpad, belangrijke schakel in een veilige fietsroute naar station	40
Leuven – Fietsers- en voetgangersas tussen Vaartkom en stadshart	42
Leuven – Kessel-Lo – Fietsdoorsteek doorheen park-begraafplaats Diestseveld	44
Mechelen – Informele doorsteek over parking van een supermarkt	46
Mechelen – Veilige fietsdoorsteek door Vrijbroekpark, tussen Hombeek en Mechelen	48
Nieuwpoort – Fiets- en wandelas doorheen Jachthavenwijk	50
Oostende – Veerpont, functionele schakel naar stadsdeel in volle ontwikkeling	52
Oudenaarde – Fietsdoorsteek langs spoorweg op kruispunt van bovenlokale fietsroutes	54
Roeselare – Inbuizing van Krommebeek, schakel in wandel- en fietsroute	56
Schilde – Veilige doorsteekjes vanuit woonwijk naar bushalte	58
Schilde – Rijsblokkpark, schakel tussen gemeentelijke diensten en commerciële centrum	60
Sint-Niklaas – Inbreidingsproject Sint-Rochushof met doorsteek en buurtparkje	62
Turnhout – Fietsers- en voetgangersbrug over kanaal	64
Turnhout – Doorsteek over parking Patersstraat, schakel in oost-west fietsas	66



6 Toekomstperspectieven

95

6.1 Schakels plannen in de praktijk	95
6.2 Schakels realiseren op het terrein	96
6.3 Een wegcategorisering die schakels verankert	96



1 SLIMME SCHAKELS INPLANNEN



Slimme schakels, essentiële segmenten uit voetgangers- en fietsnetwerken, kunnen op verschillende manieren ontstaan. Eén van de meest fundamentele mechanismen die leiden tot slimme schakels is de materialisatie van de zogenaamde **wenslijnen** in het landschap, ook wel gekend onder de naam olifantenpaadjes (zie ook p. 14). Deze zijn interessant aangezien ze voortkomen uit een voortdurende en acute verkeersvraag van voetgangers en fietsers.

Op veel plaatsen ziet men doorgangen ontstaan -soms letterlijk geforceerd- die een korte reisweg te voet of met de fiets mogelijk maken. Het is dan ook vrij gebruikelijk dat dergelijke olifantenpaadjes later worden geformaliseerd in plannen en ingericht volgens de heersende gebruiksoptvattingen. Bepaalde praktijken in de stedenbouwkundige inrichting en landschapsarchitectuur maken zelf gebruik van de techniek waarbij bewust terreinen braak worden gelaten, zodat achteraf de spontaan ontstane paden volgens logische looplijnen worden ingericht.

De aandacht voor voetgangers en fietsers bij lokale besturen én bij particuliere ontwikkelaars is de jongste jaren gelukkig fors toegenomen. Dat maakt een aantal **verschillende contexten** mogelijk waarbinnen trage wegen en bij uitbreiding slimme schakels ook daadwerkelijk ingepland worden.

1.1 HET LOKALE MOBILITEITSBELEID

De uitbouw van een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk is geen actieterrein of thema dat op systematische wijze deel uitmaakt van lokale mobiliteitsplannen. Uit de contacten met mobiliteitsambtenaren van steden en gemeenten over slimme schakels, blijkt dat er anno 2014 **geen concreet beleid** voor is. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de enige Belgische overheid met een strategisch voetgangersbeleid, met een richtmaatswijdte voor de realisatie van voetgangersdoorsteken bij nieuwe projecten.¹

In het lokale mobiliteitsbeleid ligt de focus bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen in de eerste plaats op de verkeersveiligheid en het comfort voor de gebruikers. Directheid van routes en nabijheid van bestemmingen zijn geen aandachtspunten. De bevraging van mobiliteitsambtenaren bracht geen enkele stad of gemeente aan het licht waar men op lokaal niveau de oefening maakt om eerst wenslijnen uit te tekenen tussen de voornaamste attractiepolen om dan vervolgens een traag netwerk uit te bouwen dat er zo dicht mogelijk op aansluit. Eén stad gaf letterlijk aan vraagvolgend te werken: men is zich wel bewust van het belang ervan, maar speelt bijna uitsluitend in op opportuniteiten als die zich aandienen. Het toevoegen van een categorie trage weg aan de wegcategorisering is één van de cruciale factoren die het huidige vraagvolgende lokale beleid kan ombuigen in een ontwikkelingsgericht lokaal beleid. We gaan er daarom dieper op in het derde deel van dit inspiratiepakket, met name in hoofdstuk 5.

Instrumentarium

Hierna volgt een overzicht van instrumenten binnen het werkveld van mobiliteit die door een lokale overheid bij de realisatie van doorsteken kunnen gebruikt worden.

Tragewegenplannen² brengen het bestaande tragewegennet binnen een stad of gemeente in kaart en duiden te herstellen paden en missing links aan. In oorsprong lag de focus van deze plannen voornamelijk op landelijk gebied, maar de jongste jaren wordt er ook in (rand)stedelijk gebied werk gemaakt van trage wegen. (Zie voorbeeld Rijsblokpark in Schilde - p. 60)

Lokale en bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutenetwerken³ voor de realisatie van missing links. (Zie voorbeelden Oudenaarde, p. 54, Leuven – Kessel-Lo, p. 44 en Aarschot, fietstracé, p. 26)

Mobiliteitsstudies, die de verkeersimpact van nieuwe projecten op hun omgeving inschatten en waarbij doorsteken als een milderende maatregel worden overwogen.⁴ (Zie voorbeeld Brugge, Katarinapoort, p. 32)

Bedrijfs- en schoolvervoersplannen⁵ waarbij doorsteken worden overwogen vanuit een bekommernis om de site vanuit alle richtingen snel en veilig te voet of met de fiets bereikbaar te maken voor scholieren, personeel, klanten en bezoekers. (Zie kadertekst Wilsele – Leuven)

¹ Strategisch voetgangersplan. Voetgangersvademecum (2012) Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 43.

² Gemeentelijk Mobiliteitsplan, Werkdomein B.1 - Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen. Zie <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobplan.php>.

³ GMP, Werkdomein B.2 - Fietsroutenetwerk.

⁴ Zie <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober.php>.

⁵ GMP, Werkdomein C.1 - Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen.



Doorsteek aan basisschool in Wilsele (Leuven)

Twee poortjes op het terrein van de stedelijke sporthal verlenen een veilige en directe doorsteek voor de bewoners van een achterliggende woonwijk naar de bibliotheek, het deelgemeentehuis en -politiekantoor van Leuven én naar een bushalte op de Aarschotsesteenweg. De stad besloot de poortjes open te laten in het kader van het schoolvervoersplan van de basisschool de Krullevaar't. Door deze slimme en vrijwel kosteloze ingreep krijgt de school een extra toegang voor fietsende leerlingen uit Wijgmaal. Zij kunnen dankzij de doorsteek veiliger en sneller de school bereiken en moeten geen omweg meer maken langs een drukke gewestweg.

[Link naar Open StreetMap](#)



1.2 STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE ORDENING

De **schakelreflex** is binnen het werkveld van stedenbouw en ruimtelijke ordening vrij goed aanwezig en wordt ook toegepast. Eén stad gaf aan dat "bij elke woonuitbreiding en elk stadsontwikkelingsproject van enige omvang systematisch gekeken wordt of er geen slimme doorsteken kunnen gerealiseerd worden. Het ruimtelijk structuurplan bevat hiervoor een globale visie rond een fijnmazig voetgangersnet voor de stad waarnaar kan teruggerepen worden. Maar toch is er een nood aan een fijnmazig voetgangersplan dat als toetssteen kan gebruikt worden om missing links te detecteren en te realiseren telkens als zich een opportuniteit aandient in de vorm van een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning.

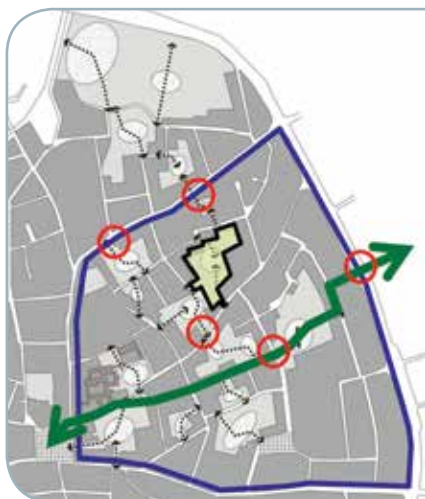
Ook voor stedenbouw en ruimtelijke ordening zou een verfijning van de wegcategorisering (zie hoofdstuk 5) een instrument kunnen zijn om ruimtelijke planning en stedenbouw te laten samensporen met het ontwikkelen van voetgangers- en fietsnetwerken.

Instrumentarium

Hierna volgt een overzicht van de instrumenten op het vlak van stedenbouw en ruimtelijke planning waarin doorsteken en schakels aan bod komen met de vermelding van de mate waarin ze juridisch bindend (afdwingbaar) zijn.

Ruimtelijke structuurplannen. De visie van een stad of gemeente op de fijnmazigheid van verkeersnetwerken en de wenslijnen voor trage verbindingen zijn opgenomen in een ruimtelijk structuurplan. Deze plannen doen geen uitspraak over concrete percelen en evenmin over de vereisten voor het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen. Wél is het zo dat de categorisering van de lokale wegen in heel wat gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen voorkomt (zie p. 81, categoriseren van lokale wegen).

De plannen vormen de basis voor het opstellen van RUPs (voor grotere gebieden) en verkavelingsplannen die een bindende kracht hebben voor projectontwikkelaars.



In Turnhout wordt vanuit stedenbouw en mobiliteit samen pro-actief op zoek gegaan naar opportuniteiten om woonwijken en andere binnengebieden met mekaar te verbinden via trage wegen. De visie op deze schakelreflex werd opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Turnhout (2008) waarin bij wijze van voorbeeld de gewenste trage verbindingen uitgetekend werden voor de noordoostelijke rand van de binnenstad die woonwijken, scholen, buurtparken, ... met mekaar verbinden. Telkens wanneer een nieuw gebied ontwikkeld wordt tot woongebied of wanneer een perceel tussen woonwijken verkocht wordt, wordt teruggerepen naar het ruimtelijke structuurplan als basis om de gewenste trage assen te realiseren. De ontwikkeling van de wijk Meuletiende paste binnen deze visie.

Cedric Heerman, dienst Ruimtelijke Ordening, stad Turnhout

http://www.thuisindestad.be/sites/default/files/KindInDeStad_VeiligOpStraat.pdf

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (kortweg RUPs) voor grote stadsvernieuwingsprojecten en verkavelingsplannen voor kleinere inbreidingsprojecten zijn waterdichte instrumenten die er voor zorgen dat trage verbindingen en doorsteken effectief gerealiseerd kunnen worden. Deze RUPs beschrijven in detail waar ontsluitingswegen, bruggen, tunnels en passages voorzien moeten worden, inclusief de inrichtingsnormen (breedte, materialen, ...). Alle stedenbouwkundige vergunningsaanvragen moeten hieraan getoetst worden. Staat een bepaalde doorsteek niet op de plannen zoals voorzien in het RUP, dan wordt geen stedenbouwkundige vergunning afgeleverd. (Zie voorbeeld Balk van Beel in Leuven, p. 42). Hetzelfde geldt voor verkavelingsplannen.

Voor sommige gebiedsontwikkelingen is geen RUP vereist, maar bestaat er wel een **Masterplan**. Dat geeft een visie over de bestemming van een gebied en is een leidraad voor de inrichting ervan. In het masterplan kunnen een aantal richtlijnen voor doorsteken opgenomen zijn, maar die zijn niet juridisch afdwingbaar. (Zie kadertekst: Masterplan Groen Lint van Oostende)



Masterplan Groen Lint markeert een wandel- en fietstraject van 32 km dat 15 verschillende groenzones met mekaar verbindt. De bedoeling van het masterplan is om de band tussen de stad Oostende en de omliggende groene gordel aan te halen zowel voor recreanten als bewoners. Het groene lint wordt stapsgewijs verder ontwikkeld tot een soort van groene boulevard door middel van allerhande kleinere ingrepen, zoals verhardingen, aanplantingen, straatmeubilair, ...

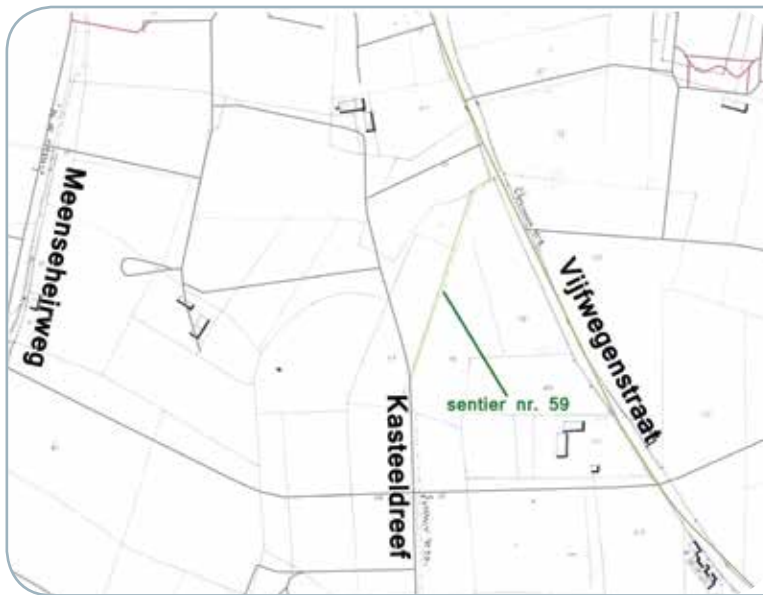
Katrien Van Daele, Directie Openbaar Domein, stad Oostende

Een **stedenbouwkundige vergunning** van een stad of gemeente kan, bij afwezigheid van een RUP of een verkavelingsplan of wanneer daarin geen richtlijnen voor doorsteken opgenomen zijn, toch nog lasten opleggen aan een bouwheer. Meestal wordt een akte van publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang opgesteld waarbij de bedding wel private eigendom blijft, maar het onderhoud ten laste van de lokale overheid komt. Soms wordt de doorsteek volledig opgenomen in het openbaar domein van de stad of gemeente. (Zie voorbeeld Paterstraat in Turnhout, p. 66)

De **voet- en buurtwegen**, evenals de **publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang**, bieden lokale overheden ook een afdwingbaar kader voor de realisatie van doorsteken. De voet- en buurtwegen, die voorkomen in de Atlas der Buurtwegen en de latere wijzigingsdocumenten zijn vooral interessant in de buitengebieden en de randstedelijke gebieden. Binnen een stedelijke context is de Atlas der buurtwegen minder bruikbaar: in de historische centra (intra muros, begin 19de eeuw) werden er immers geen atlassen opgemaakt. Buiten de historische centra werden de meeste voetwegen doorheen de jaren omgevormd tot straten. De projectie van de Atlas der buurtwegen op het huidige wegennet in Roeselare maakt dit duidelijk. (Zie kadertekst detailplan Roeselaarse buurtwegenatlas)

Van de publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang bestaan geen kaarten. Deze ontstaan meestal door langdurig (30-jarig) openbaar gebruik.⁶ In heel wat steden en gemeenten komen op braakliggende terreinen wegjes voor die intussen juridisch afdwingbare doorgangen geworden zijn. Dat biedt perspectieven voor de doorsteekbaarheid wanneer dergelijke terreinen worden ontwikkeld.

⁶ H. VUYE, "Recente Arresten van het Hof van Cassatie 1994", 93-97 in "Fundamentele regels omtrent buurtwegen - Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994 (AR. 9551 - Gemeente Plombières t., Leclercq - Eerste Kamer Fr.), nr. 3.



Een detailplan van de Roeselaarse buurtwegenatlas, met erboven het actuele wegennet. In de stedelijke gebieden evolueerde het overgrote deel van de voet- en buurtwegen tot straten. Tussen de Kasteeldreef en de Vijfwegenstraat ligt juridisch gezien nog een gedeelte van een voetweg (sentier nr. 59). In de randstedelijke gebieden hebben de voet- en buurtwegen zich verbazend goed kunnen handhaven in het bebouwde weefsel.

1.3 PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING

De rechten van doorgang voor het publiek bij buurtwegen en publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang zijn wettelijk afdwingbaar. Lokale overheden zijn verplicht de doorgang voor het publiek te vrijwaren. Elke particulier en elke rechtspersoon kunnen de doorgang bij vonnis laten openstellen.

Dit ligt anders bij de geplande doorsteeken. Het stedenbouwkundig instrumentarium is weliswaar sluitend, maar treedt pas in werking wanneer een formele aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend. Het kan soms tientallen jaren duren vooraleer een geplande doorsteek effectief gerealiseerd wordt, louter en alleen omdat een perceel niet (her)ontwikkeld wordt.

Een lokale overheid kan het proces **versnellen door te onderhandelen** met de eigenaars van de percelen waarop zich een opportuniteit voor een doorsteek bevindt. In een volgebouwd gebied is dat soms de enige manier om nieuwe doorsteeken te creëren. Er moet dan gezocht worden naar een win-winsituatie voor beide partijen.

In de Peterseliesteeg en het Kadettensteegje in Hasselt werden geen aktes van publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang opgesteld en werd tegemoetgekomen aan de eis van de eigenaar om zijn eigendom 's nachts af te sluiten voor publiek. De inrichting en het onderhoud van de steegjes gebeurt wel door de stad.

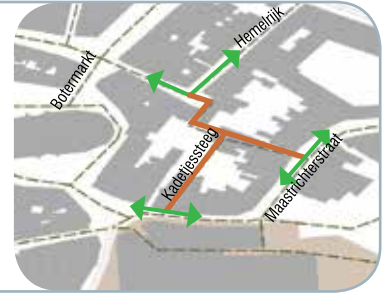


Het peterseliesteegje is een prachtige shortcut tussen de Kapelstraat en de Havermarkt. Aan de Havermarkt kom je letterlijk uit het oude postgebouw gestapt. In dit gebouw is sinds een tiental jaren een design- en interieurzaak gevestigd is. Het steegje wordt benut als etalage van de zaak. 's Nachts wordt het steegje afgesloten.

[Link naar Open StreetMap](#)

De Kadettensteegje dat de Botermarkt met de Maastrichterstraat verbindt, is zeer geliefd bij recreanten die tijdens het winkelen in Hasselt even willen verpozen in het groen. Je passeert onderweg langs een mooi parkje met beelden en zitbanken. Het steegje is opgenomen in de Hasseltse route van de Smaak.

[Link naar Open StreetMap](#)



1.4 PRIVAAT INITIATIEF

Veel doorsteken ontstaan **niet binnen een welbepaald juridisch kader**. Zo kan een stuk braakliggende grond bijvoorbeeld al jaren als doorsteek dienen, zonder dat bekend is wie de eigenaar van het perceel is en of er een erfdienstbaarheid van publieke doorgang op rust. Het is vaak pas bij een geschil dat nagegaan wordt of er sprake kan zijn van bijvoorbeeld een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid die ontstond door 30-jarig openbaar gebruik (zie p. 8). Een voorbeeld: iemand parkeert zijn auto voor een wegje vlak naast zijn huis en krijgt een boete. De persoon betwist de boete voor de rechtbank, want hij vraagt zich af of de doorgang wel vrijgelaten moest worden. De kern van het geschil wordt dan de vraag of het wegje een openbare weg is. Over dit soort geschillen ontstond een erg ruime casuïstiek, een echte bloemlezing over het begrip openbare weg⁷.

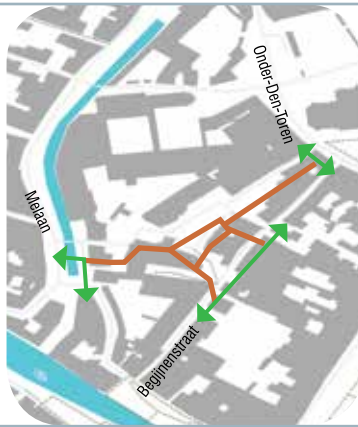
Grondeigenaars willen liever geen publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van overgang op wegen over hun eigendommen. Het argument: zo'n weg houdt een eis in van de overheid en beperkt de mogelijkheden bij ontwikkeling of verkoop. Zo zou de waarde van een groot stuk grond lager liggen als het door een publiek recht van doorgang in twee gedeeld wordt. In de praktijk zijn lokale overheden wat de publiekrechtelijke erfdienstbaarheden betreft vaak erg meegaand. Bovendien heeft een lokaal bestuur hoe dan ook heel wat in de pap te brokken wanneer er grote stukken grond verkaveld moeten worden. Ambtenaren van de dienst stedenbouw gaan dan samen aan tafel zitten met de kandidaat-projectontwikkelaars om wederzijdse visies en ideeën uit te wisselen, vooraleer concrete plannen worden opgesteld.

In meer en meer verkavelingen komen slimme schakels er dan ook op privaat initiatief. Zonder expliciete eis in de verkavelingsvoorschriften. In sommige gevallen blijven die doorgangen privaat, maar bij een sterk verbindend karakter (en een overduidelijke meerwaarde in een lokaal voetgangers- of fietsnetwerk) vindt na de realisatie van de verkaveling een overdracht naar het openbaar bestuur plaats, ofwel via een akte van publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang, ofwel via vrijwillige grondafstand. De lokale overheid neemt dan de rol van beheerder over van de private eigenaar, die hierdoor afziet van de mogelijkheid om de publieke doorgang af te sluiten voor het publiek. Daarbij ligt soms de expliciete wens van de verkavelaar aan de basis om het ontstaan te vermijden van 'fenced communities' met weinig communicatie en interactie met de buurt.

Bij de realisatie van doorsteken op privaat initiatief kan het ook gaan over een **toestemming van de eigenaar⁸ voor het publiek** om private doorsteken te gebruiken. Dat kan één enkele doorsteek zijn, bijvoorbeeld over een parkeerterrein (zie kadertekst Lindepoort in Mechelen), maar ook een netwerk van doorsteekjes en trage verbindingen op een groot privaat domein. Dit is het geval bij de fiets- en voetgangersverbindingen tussen de vele universiteitsgebouwen op verschillende locaties in de binnenstad van Leuven die eigendom zijn van de KU Leuven (zie kadertekst De Valk in Leuven). Strikt genomen zijn deze doorsteekjes bedoeld voor de 40.000 studenten, maar ook de bewoners en bezoekers van Leuven maken er voortdurend gebruik van.

⁷ H. LAGA, 'Verkeersreglementering op private wegen. Het onderscheid openbare-private weg', Jura Falconis, 1977-78, p. 207-222.

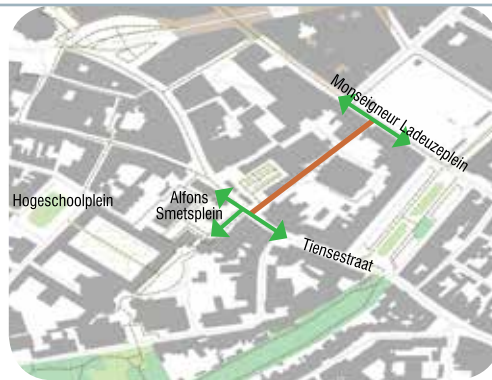
⁸ Dit verschilt van het vaak ten onrechte gebruikte begrip „gedoogzaamheid“. Een 'gedoogzaamheid' komt enkel aan bepaalde personen toe, veelal binnen het kader van een vriendschapsrelatie of een relatie van nabuurschap (H. Vuye, Bezit en bezitsbescherming van onroerende goederen en onroerende rechten, Die Keure, 1995, p. 68).



Voetgangers- en fietsersdoorsteek over site Lindepoort in Mechelen

Een personeelsparking, ontsloten via twee ingangen, creëert een slimme doorsteek voor fietsers en voetgangers in het centrum van Mechelen. Tijdens de openingsuren van de dienstencentra op de site, zijn er bovendien twee extra voetgangersdoorsteken, waardoor een fijnmazig netwerk ontstaat op wandelafstand van de Sint-Romboutstoren.

[Link naar Open StreetMap](#)



Voetgangersdoorsteek langs de aula De Valk in Leuven

Deze voetgangersdoorsteek verbindt het Monseigneur Ladeuzeplein met de Tiensestraat. Het pad loopt over de terreinen van de KU Leuven tussen verschillende universiteitsgebouwen door over een afstand van 150 meter. De doorsteek is in eigen beheer van de KU Leuven, die de inrichting, het onderhoud, het groenbeheer en de afsluiting 's nachts voor haar rekening neemt. Het pad is publiek volledig toegankelijk. De bewegwijzering is enkel functioneel voor studenten.

[Link naar Open StreetMap](#)



2 WAT MAAKT SCHAKELS SLIM?

De kwaliteitseisen voor doorsteken verschillen niet grondig van de algemene kwaliteitseisen voor voetgangers- en fietsnetwerken, zoals opgenomen in de vademecums van de Vlaamse overheid voor voetgangers- en fietsvoorzieningen en in andere binnen- en buitenlandse publicaties.⁹ In dit hoofdstukken wordt dieper ingegaan op **vier basiscriteria** voor slimme mobiliteitsschakels.

DIRECTHEID EN VERBONDENHEID

Deze basishnorm betekent volgens Spapé:¹⁰

- dat een optimale bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen gerealiseerd wordt te voet of met de fiets via een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- bestemmingen nabij zijn;
- omwegfactoren minimaal zijn;
- barrières weggewerkt zijn (door bruggen, tunnels, passages onder/door gebouwen, ...);
- voetgangers en fietsers voorrang krijgen op andere vervoersnetwerken of dat ten minste de wachttijden beperkt zijn.

Netwerk met fijne mazen

De **maaswijdte** die binnen een voetgangersnetwerk nagestreefd moet worden, hangt in de eerste plaats af van de stedelijkheid van een gebied. In de binnenstad van Genève bedraagt de maaswijdte van het voetgangersnetwerk 50 meter. Bij elk nieuw stadsontwikkelingsproject wordt deze norm toegepast.¹¹ De stad Genève huldigt systematisch het principe van omgekeerd ontwerpen: bij de (her)ontwikkeling van een bedrijventerrein, woonwijk, ... wordt eerst het voetgangersnetwerk uitgetekend, vervolgens het fiets- en openbaarvervoernetwerk en daarna het autowegennet en de parkeervoorzieningen. Pas daarna volgt de bebouwing, waarbij de belangrijkste openbare voorzieningen, zoals scholen en zorginstellingen, zo dicht mogelijk bij het voetgangersnetwerk ingepast worden.¹²

In Het strategisch voetgangersplan en de GO10 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt als streefdoel een maaswijdte van maximaal 50 meter vooropgesteld: Deze 50-meter-norm moet maatgevend zijn bij nieuwe ontwikkelingsprojecten en wordt als richtinggevend vooropgesteld binnen het bestaande stadsweefsel.¹³

Inbreidingsproject Meuletiende in Turnhout

Een verhard fietspad loopt als een centrale as van noord naar zuid door de nieuwe woonwijk Meuletiende. De bedding was oorspronkelijk een buurtweg. Links en rechts takken doorsteekjes en doodlopende autoluwe straten aan. De fietsweg maakt deel uit van het grotere fiets- en voetgangersrouten netwerk dat verschillende woonwijken, speelpleinen en schoolomgevingen met elkaar verbindt.

[Link naar Open StreetMap](#)



⁹ Zie voor vademecums van de Vlaamse overheid: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums.php?a=17>.

¹⁰ Spapé (e.a.) (2014) Lopen loont: de voetganger in beleid, ontwerp en beheer, CROW, Ede, p.46, i.v.m. voetgangersnetwerk.

¹¹ Zie: <http://kpvvdashboard-13.blogspot.be/2012/07/ho-maak-je-goed-voetgangersbeleid.html>

¹² Spapé (e.a.) (2014), p. 100.

¹³ GO10. Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad (2014) Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 20-22.



Lijnen en knopen verbinden

Een voetgangersnetwerk wordt gevormd door **knopen** (attractiepunten) en **lijnen** (routes).¹⁴ In een woongebied zijn er veel knopen met relaties onderling waardoor het netwerk heel fijnmazig moet zijn. Knopen zijn in de eerste plaats allerlei openbare diensten en voorzieningen, zoals de bibliotheek, het politiekantoor, administratieve diensten, het OCMW, scholen en sportcentra, maar ook winkels, gezondheidscentra, banken, horeca, kantoren, pleinen en parken. Belangrijke knooppunten zijn overstapvoorzieningen, zoals parkings en openbaarvervoerhaltes. Bij elke realisatie van een knooppunt, openbare voorzieningen en publiekstrekken, moet voor een goede aansluiting met trage routes gezorgd worden. Dit kan via een mobiliteitsstudie voor grotere projecten of bedrijfs- en schoolvervoerplannen voor kleinere projecten. De meerwaarde ligt in de mate waarin wandelafstanden tussen verschillende knopen verkort worden. (Zie voorbeeld Functionele voetgangerskaart van Gent).



In 2012 ontwikkelde het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent in het kader van het Europese CIVITAS-project een functionele voetgangerskaart. Allerlei attractiepolen voor voetgangers in de binnenstad (stations, parkeerterreinen, scholen, musea, speeltuinen, ...) werden geselecteerd en in kaart gebracht. Al deze knooppunten werden verbonden met de snelste en comfortabelste wandelroutes. Op alle verbindingen tussen twee knooppunten werd telkens de wandeltijd in aantal minuten weergegeven (berekend aan een gemiddelde snelheid van 4,3 km/u).¹⁵

Nabijheid: korte afstanden en staptijden

De nabijheid van voorzieningen is belangrijk bij de keuze om al dan niet te voet te gaan. De maximale afstand tussen attractiepolen bepaalt in grote mate of het traject al dan niet te voet of met de fiets gebeurt. In Nederland wordt 1000 meter beschouwd als de maximaal acceptabele wandelafstand. Dit richtgetal varieert naargelang het verplaatsingsmotief. Voor recreatieve verplaatsingen is het hoger, terwijl functionele verplaatsingen best zo kort en direct mogelijk zijn. Vanaf een afstand van 500 meter wordt in Nederland vaker gefietst. De algemene regel is hoe compacter de wijken en stadsdelen, hoe meer ze uitnodigen om te voet te gaan. Nabijheid wordt soms uitgedrukt in staptijd: zo wordt 10 tot 15 minuten wel eens als de natuurlijke grens beschouwd die men bereid is te voet af te leggen voor een functionele verplaatsing.¹⁶



¹⁴ Zie: <http://www.steunpuntstraten.be/vademecum/?p=h2h1n1h2n3h3n1>.

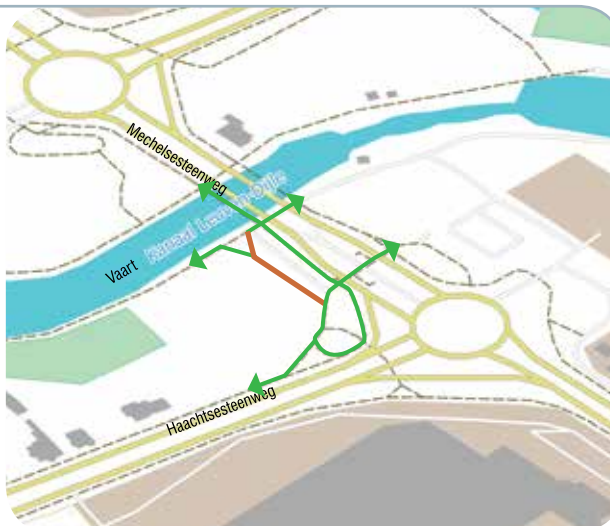
¹⁵ Vademecum fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 4: Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (2014) Vlaamse overheid, p. 18. Zie: <http://wegenverkeer.be/vademecum-fietsvoorzieningen>.

Vogelvlucht – kleine omwegfactor



Directheid wordt uitgedrukt in een omwegfactor: de eigenlijke lengte van de route gedeeld door de lengte in vogelvlucht. Bij voetgangers zou gemiddeld genomen de acceptabele omwegfactor op 1,33 liggen voor korte afstanden en op 1,2 voor langere afstanden.¹⁷ Voor fietsers wordt een omwegfactor van 1,3 gehanteerd. Ligt de omwegfactor hoger dan wat acceptabel wordt geacht, dan verkiest men om niet te voet te gaan. Een te hoge omwegfactor stimuleert het fundamentele ontstaansmechanisme van doorsteekjes: het materialiseren van wenslijnen (zie ook p. 6). Op zo'n routes ontstaan de zogenaamde olifantenpaadjes, sporen van platgelopen gras en begroeiing door groenzones, die mensen spontaan verkiezen boven de voorziene loop- en fietsroute. De overheid kan beslissen om de groenzone beter af te bakenen, maar ook om het natuurlijk gevormde paadje te volgen. (Zie kadertekst Kampenhout-Sas)

In Finland is het een essentieel onderdeel van een systematische aanpak om vooraleer pleinen en publieke ruimten definitief aan te leggen op het einde van de winters te kijken naar de sporen in de sneeuw. Zo worden de natuurlijke looplijnen duidelijk, die men vervolgens kan gebruiken in uiteindelijke ontwerpen.¹⁸ Olifantenpaadjes laten ontstaan, alvorens over te gaan tot het daadwerkelijk ontwerpen van de ruimte is intussen een wijdverspreide techniek in ruimtelijk ontwerpen geworden.¹⁹ Dankzij moderne technologie is het ook mogelijk om deze manier van ontwerpen te gebruiken bij het aanleggen van fietsvoorzieningen: een testgroep van fietsers wordt gedurende een tijd voorzien van een GPS of smartphone-toepassing. Na verloop van tijd krijgt men zicht op de meest gebruikte routes, zodat ingrepen heel gericht kunnen worden ingepland.²⁰



In Kampenhout-Sas maakten fietsers en voetgangers zelf een extra verbinding tussen het jaagpad van het Kanaal Leuven-Mechelen en het kruispunt van de functionele fietsroutes naar Haacht, Mechelen, Leuven en Brussel. Het smalle pad werd nadien door de overheid verhard met dolomiet.

[Link naar Open StreetMap](#)

Prioriteit verlenen aan traag verkeer

Bij de uitbouw van een fijnmazig wandel- en fietsroutenetwerk is het belangrijk afwerende maatregelen te nemen voor gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld door een restrictief parkeerbeleid of door straten door te knippen en een grotere omrijfactor te creëren, waardoor de auto voor korte ritten minder efficiënt wordt. (Zie kadertekst Kongostraat in Turnhout).

¹⁷ Spapé (2014), p. 82-83.

¹⁸ <http://www.designbusinesscouncil.com/desire-lines.html>

¹⁹ LIDWELL et al., Universal Principles of Design, Revised and Updated, p. 76

²⁰ TEDx-talk van Copenhagenize-directeur Mikael Colville-Andersen: <http://www.youtube.com/watch?v=pX8zZdLw7cs>

Dit aspect van directheid is sterk verbonden met de wegcategorisering (zie daarvoor hoofdstuk 5), omdat het de interactie regelt tussen wegen van verschillende categorieën. Eén van de grote voordelen van het opnemen van een categorie trage weg in de categorisering zou het oplist zijn van ontwerprichtlijnen voor voorrang verlenen aan trage wegen. Vooral dan in vervlechtende situaties, waarin ontsluitings- of erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer in contact komen met trage wegen die ontsluitend of verbindend werken voor fietsers en voetgangers (zie Functies van wegen, p. 83).



De Kongostraat gelegen in de woonwijk 't Stokt in Turnhout werd door middel van drie knippen omgevormd tot G(roene)-route voor fietsers die vanuit het westen naar het station en de centrum van Turnhout fietsen.

[Link naar Open StreetMap](#)

Vervoersknooppunten optimaal ontsluiten voor traag verkeer

De looproutes van en naar vervoersknooppunten moeten direct en comfortabel zijn. Te voet gaan is vaak een onderdeel van een langere vervoersketen waarin het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. Elke openbaarvervoergebruiker is ook een voetganger.²¹ 12 minuten wordt wel eens gezien als de standaardtijd die men bereid is te voet af te leggen bij voor- of natransport. Wanneer we uitgaan van een wandeltempo van 5 km/u - wat als een bovengrens moet gezien worden - komt dit ongeveer overeen met 1 kilometer. Een actieradius van 1 kilometer rond een station geeft m.a.w. een idee van het theoretisch potentieel reizigers dat voor- of natransport te voet gaat. Aan de hand van de bestaande looproutes, binnen die straal van 1 kilometer, kan het werkelijke potentieel berekend worden.²² Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt dat binnen een straal van 500 meter rond alle haltes van het openbaar vervoer prioriteit moet worden gegeven aan toegangswegen voor voetgangers²³. (zie kadertekst randparking Demervallei in Aarschot).



Vanaf het randparkeerterrein Demervallei (met gratis lang parkeren) in Aarschot werd een direct, comfortabel en aangenaam netwerk van doorsteekjes gerealiseerd naar het winkelcentrum en de grote markt met veel horecazaken. Twee doorsteekjes zijn voetgangersbruggen over een zijarm van de Demer.

[Link naar Open StreetMap](#)



²¹ Zie Strategisch voetgangersplan (2012) en GO10. Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad (2014) Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

²² Zie: http://www.molster-stedenbouw.nl/ontwerp/20-boek-voetsporen/MST201203_boek_120dpi.pdf. Aandachtszone voor creëren van directe routes (en dus ook doorsteken).

²³ GO10, (2014), p. 22.

2.2 GEBRUIKERSCOMFORT

De functionele vormgeving van schakels moet voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen en de gebruiker moet optimaal geïnformeerd worden over de locatie en de functie ervan.

Maatvoering conform vademecums

Voor een goede maatvoering van wandel- en fietswegen zijn er verschillende **richtlijnenbundels** of **vademecums**.²⁴ Die geven richtlijnen aan ontwerpers over onder meer de aanbevolen obstakelvrije breedte van loop- en fietsroutes, de keuze van het bestratingsmateriaal, de aanpak bij niveauverschillen en maximale hellingsgraad. Bij de keuze van het bestratingsmateriaal speelt het type van de gebruiker mee waaraan voorrang verleend wordt. Zo zal men een kiezelweg kiezen boven een beton- of asfaltweg bij gemengd gebruik door fietsers en voetgangers om een aangepaste snelheid van fietsers te bekomen. Voetwegen waar geen fietsers gewenst zijn, kunnen in boomschors worden aangelegd om fietsers te weren.

IPOD – Integraal Plan Openbaar Domein van Stad Gent

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke planning van Gent ontwikkelde een handleiding voor ontwerpers en een toetskader voor de stadsdiensten voor elk ontwerp voor publieke ruimte in de stad. De bedoeling van deze bijbel is om eenvormigheid in de inrichting te realiseren en zo de leesbaarheid van de ruimte in Gent voor de gebruikers te verhogen. De IPOD kwam tot stand via een intensief proces met alle leden van IKZ-Integrale kwaliteitszorg, een gestructureerd overleg tussen verschillende stadsdiensten, de Lijn, AWV, politie en brandweer.²⁵



Universal design als vuistregel voor het ontwerp

Het uitgangspunt van **Universal design** is dat ontwerpen voor een zo groot mogelijke en uiteenlopende groep mensen toegankelijk moet zijn: voor ouderen, kinderen, mensen met een handicap, ouders met een kinderwagen, ...²⁶ Concreet gaat het naast de maatvoering en materiaalkeuze conform de vademecums, ook over het attractief en veilig maken van het openbaar domein voor een breed publiek, bijvoorbeeld door langs de trage routes voldoende rustpunten te voorzien.

Onderhoud

Comfort heeft ook te maken met **goed onderhoud van het netwerk** voor voetgangers en fietsers. In feite zijn dezelfde kwaliteitseisen als voor het autowegennet van toepassing: slipvrij maken bij vorst en sneeuw, verwijderen van bladeren in de herfst, een goede afwatering verzekeren, regelmatig maaien en snoeien van groenvoorzieningen, zorgen voor voldoende verlichting (die werkt), opruimen van obstakels en vuilnis, ...

Doorsteken vallen meestal onder de categorie van de openbare wegen onder het beheer van de lokale overheid. Volgens het wegenrecht ligt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud dan ook bij de stad of gemeente. Soms is er een gemengde regeling tussen de gemeente en de private eigenaar van de bedding van een doorsteek, al naargelang het juridisch statuut van de doorsteek. Een doorsteek waar het publiek op initiatief van de particuliere eigenaar wordt toegelaten (zie p. 10) –bijvoorbeeld wanneer die onder een gebouw doorloopt– moet worden onderhouden door diezelfde eigenaar. De gemeente kan zich echter niet onttrekken aan haar veiligheidsverplichting ten opzichte van publieke gebruiker, waardoor ze verplicht zal zijn eventuele nalatigheden van de eigenaar op te ruimen, of de doorgang in kwestie af te sluiten, wat in het licht van een coherent netwerk niet wenselijk is.

²⁴ Zie Vademecums Vlaamse overheid: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums.php?a=17>. Technische vademecums voor schakels waarbij ook de inpassing in park- en natuurdomeinen wordt bekeken, zijn beschikbaar in de reeks over Harmonisch Park- en Groenbeheer: <http://www.inverde.be/webwinkel-publicaties-technische-vademecums>

²⁵ Zie: <http://www.gent.be/eCache/THE/41/563.html>

²⁶ Zie: <http://www.entervzw.be/universal-design>

Hinder door gemotoriseerd verkeer beperken

Meer en meer stedenbouwkundigen en ruimtelijke planners wijzen op een **negatieve impact van het autoverkeer** op de leefbaarheid van dorps- en stadscentra.²⁷ Door het weren van auto's verbetert de luchtkwaliteit en daalt de geluidshinder voor de stads- en dorpsbewoners. Ook de economische aantrekkelijkheid van kleinhandel in de stedelijke gebieden heeft baat bij autovrije centra.²⁸ Het wordt er gezonder, veiliger en aangenamer om te leven. Mensen gaan dan vanzelf makkelijker fietsen, lopen of wandelen.

Hinder door **onrechtmatig gebruik** van slimme schakels door gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld als parkeerplaats of als sluipteg, kan aangepakt worden door het aanbrengen van signalisatieborden die de doorgang voor autoverkeer verbieden of door het plaatsen van fysieke obstakels. Goede oplossingen die enerzijds gemotoriseerd verkeer doeltreffend weren en anderzijds geen nieuwe barrière vormen voor fietsers (bijvoorbeeld te smalle doorgangen verhinderen het toenemende gebruik van fietskarren) en voetgangers, moeten geval per geval bekeken worden.

Via een aangepaste wegcategorisering kan een **systematische aanpak** (inclusief inrichtingsrichtlijnen op maat van de betrokken lokale besturen) worden voorgesteld (zie Toekomstperspectieven, p. 95)



Het Dijlepad loopt dwars door de Mechelse binnenstad tussen het Rode Kruisplein in het noorden en de Kruidtuin aan de Zandpoortvest in het zuiden en wordt veel gebruikt door scholieren en recreanten. Een gedeelte van het Dijlepad (600 m lang) drijft op het water op vlottende steigers van 2,6 m breedte. Waar de Dijle niet paalt aan het openbaar domein, situeren de steigers zich los van de kaaimuur omwille van stabiliteit van de kaaimuren, eigendomsrecht en veiligheid.

[Link naar Open StreetMap](#)

²⁷ GEHL, J., Cities for People, 2010 geeft een mooi overzicht van de gangbare wetenschappelijke literatuur ter zake.

²⁸ TER AVEST, R. et al, Autoluwe centra onderbelicht, 2011, http://www.bng.nl/bng/pdf/2011septokt_Avest-Braack_4-6.pdf.

Route-informatie - leesbaarheid en bewegwijzering

Potentiële gebruikers moeten getriggerd worden om doorsteken effectief te gebruiken. Efficiënte route-informatie is daarbij heel belangrijk. Dat kan op verschillende manieren gebeuren en hangt af van de beoogde doelgroep.

In een binnenstad is een **doelgerichte bewegwijzering** met aanduiding van woonkernen, attractiepolen, openbaarvervoerhaltes, ... waarin doorsteekjes mee opgenomen zijn, van cruciaal belang. Een goede bewegwijzering oriënteert. De vermelding van afstanden met de wandel- of fietstijd kan ook interessant zijn. De bewegwijzering moet geplaatst worden op de belangrijkste punten van herkomst en bestemming, op ingewikkelde plaatsen waar oriëntatie moeilijk is en als bevestiging op langere routes. De bewegwijzering kan aangebracht worden op infozuilen of -borden, omgevingsplannen, fiets- en wandelkaarten, signalisatieborden ... Het duidelijk aangeven van doorlopende straten voor fietsers en voetgangers in woonwijken in kleinere steden en gemeenten kan een belangrijke stap zijn in het meer zichtbaar maken van slimme doorsteken. (zie kadertekst signalisatie doorlopende straat - Gent)

Ook **digitale route-informatie** via app's en het opnemen van functionele doorsteken in de routeplanners van bus en trein, zijn belangrijke wegwijzers naar het gebruik van doorsteken. Op basis van de resultaten van de inventarisatie van doorsteekjes binnen de grote ring van Roeselare, werd dan ook samen met de stad een routeplanner voor voetgangers en fietsers gelanceerd. (zie hoofdstuk 4). Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een routeplanner voor voetgangers namelijk Stapas.bxl en verdeelt een pocket-atlas voor voetgangers met alle doorsteekjes en trage wegen van het hele gewest.²⁹



Signalisatiebord Doorlopende straat

Stad Gent bracht in de loop van de 2013 al haar doodlopende straten in kaart, in totaal 641. Op het terrein werd nagegaan hoeveel van de borden F45 - Doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer in aanmerking kwam voor het aanbrengen van een pictogram voor Doorlopende straat. Zo bleek dat liefst 335 van de 641 doodlopende straten, of ruim de helft (!), omgevormd konden worden tot doorlopende straten.

"Het meer zichtbaar maken van het bestaande routenet voor fietsers en voetgangers (met eenvoudigweg het aanbrengen van een pictogram op de bestaande verkeersborden), biedt een verrijking in twee opzichten: mensen leren nieuwe kortere trage routes kennen én ontdekken nieuwe soms verrassende plekjes in hun buurt."³⁰ Wim Schuddinck, Mobiliteitsbedrijf Gent



2.3 VERKEERSVEILIGHEID

Doorsteken vervullen vaak een ontvlechtende functie (zie ook p. 80). In die functie zijn ze bedoeld om conflictpunten voor voetgangers en fietsers met snel verkeer te vermijden, bijvoorbeeld fiets- en voetgangersbruggen of -tunnels onder ringwegen op gevaarlijke oversteekplaatsen met verkeerslichten.

Het verkeersveilige aspect van slimme schakels mag niet worden onderschat. Ze vormen idealiter een veilig, korter en rustig alternatief voor een route langs een drukke weg. Vooral voor ouders met jonge kinderen, ouderen en scholieren zijn conflictvrije, trage verbindingen belangrijk. Kinderen kunnen zich hierdoor vlugger autonoom verplaatsen naar activiteiten in hun buurt. Binnen een stedelijke gebied vormt de aaneenschakeling van doorsteekjes en voet- en fietswegen door woongebieden met veel groen- en parkzones zo een aantrekkelijk alternatief voor drukke verkeerswegen.

Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt op die plekken waar het trageroutenetwerk kruist met het wegennet voor gemotoriseerd verkeer. De zichtbaarheid en herkenbaarheid van oversteekplaatsen zijn belangrijk, maar ook de zichtbaarheid van de trage weggebruiker voor het gemotoriseerd verkeer en omgekeerd. Bij de inrichting van dergelijke oversteekplaatsen is snelheidsbeperking van het kruisende verkeer van cruciaal belang.

²⁹ www.stapasbxl.be

³⁰ Zie: <http://www.mobiliteitgent.be/met-de-fiets/nieuws/335-nieuwe-doorlopende-straten>.



Aan de kruising van de doorsteek Zwijgershoek in Sint-Niklaas met een drukke eenrichtingsstraat werd een rood-witte beugel aangebracht om de voetgangers en fietsers die uit de doorsteek komen te waarschuwen.

Het Vademecum voetgangersvoorzieningen geeft per type van weg aan welk type van **oversteekvoorziening** gewenst is vanuit comfort- en veiligheidsoverwegingen.³¹ Het instrumentarium bestaat uit een mix van signalisatie, met verkeersborden en wegmarkeringen, en infrastructuuringrepen, zoals een verkeersplateau, weg- of rijstrookversmalling, middenberm en asverschuiving. (zie kadertekst Asverschuiving en middenberm aan de Hogeweg in Gent)

Een belangrijk aandachtspunt voor de veiligheid aan oversteekplaatsen met verkeerslichten is om voldoende oversteektijd (zie ook Prioriteit verlenen aan traag verkeer, p. 12) te voorzien voor ouderen, kinderen en mindermobielen. Door de praktische toepassing van het categoriseren van trage wegen zouden passende inrichtingsvormen op maat kunnen worden uitgewerkt. (zie Toekomstperspectieven, p. 95)



Een veilige oversteekvoorziening met asverschuiving en middenberm aan de Hogeweg (met 60 km/u regime) ter hoogte van een doorsteek in Gent. De doorsteek wordt gebruikt door buurtbewoners die naar hun volkstuintjes gaan in Sint-Amandsberg ten noorden van de begraafplaats Campo Santo.

2.4 BELEVINGSKWALITEIT

Een slimme schakel moet zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast zijn dat deze niet alleen aantrekkelijk is om te gebruiken, maar ook **aangenaam** om er te verblijven. Het fijne aan fietsen en stappen is immers niet alleen de verplaatsing op zich, maar ook het buiten zijn, de sfeer opsnuiven, wat rondkijken, relaxen, mensen tegenkomen, ... Wie wandelt er in Brussel niet liever door het Warandepark dan door de Wetstraat?

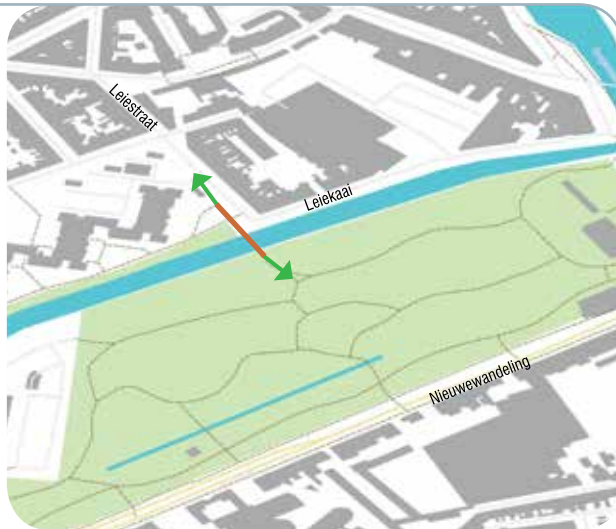
Uit onderzoek blijkt dat mensen bereid zijn om verder en dus langer te stappen als de route aangenaam is.³² Door aantrekkelijke routes te creëren, kan de maximale afstand en de acceptabele omwegfactor verhoogd worden.

Attractief als verblijfplek

De aanwezigheid van andere mensen en de mogelijkheid tot sociale interactie kunnen bevorderd worden door langs de doorsteek voldoende rustpunten (zitbanken, muurtjes, ...) op aangename plekken in de zon en/of schaduw te voorzien en door ruimte te creëren die uitnodigt om er te verpozen of te spelen. Aangepaste groenvoorzieningen dragen ook sterk bij tot de **aantrekkelijkheid** van een doorsteek als verblijfplek.

³¹ Vademecum voetgangersvoorzieningen (2012) Vlaamse overheid. Zie: <http://wegenenverkeer.be/vademecum-voetgangersvoorzieningen>.

³² Molster, A en Schuit, S (2012), Voetsporen rond het station - Voorbeeldenboek Voetgangers in de stationsomgeving.



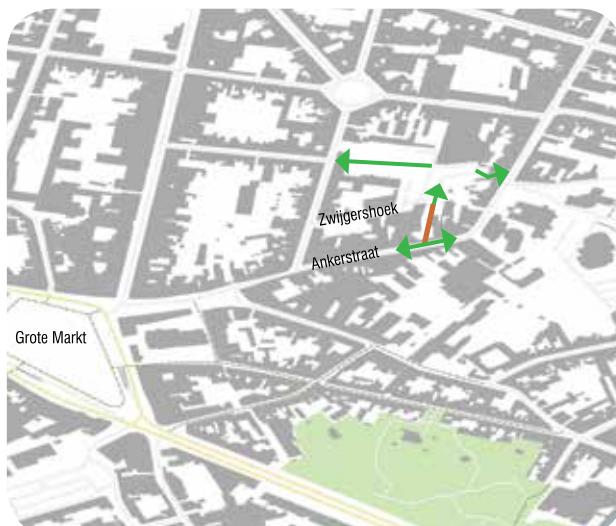
Een origineel voorbeeld van hoe verblijfs-elementen in een doorsteek geïntegreerd kunnen worden, is de Henri Maerenbrug. Een fiets- en voetgangersbrug met zitbanken die een sociale woningwijk en de Brugse Poort via de Leiestraat verbindt met het Groenevalleipark in Gent.

[Link naar Open StreetMap](#)

De doorsteek moet ook **netjes** zijn: zwerfvuil moet systematisch worden verwijderd, vuilnisbakken leeggemaakt, versleten of gebroken straatmeubilair hersteld. Een kunstwerk, bijv. een beeldhouwwerk, muurschildering en/of graffiti, langs de doorsteek verhoogt ook de aantrekkingskracht ervan. (zie kaderteksten en Voetgangersbrug Groenevalleipark in Gent en Zwijgershoek in Sint-Niklaas)

De doorsteek Zwijgershoek in Sint-Niklaas die dient als verbinding tussen de parking Zwijgershoek en de Ankerstraat, een winkelstraat in de binnenstad, kreeg een heel creatieve functie. In november 2011 werd de steeg door verschillende graffitikunstenaars en leerlingen van het kunstonderwijs aangepakt. De stad sloot daarvoor een overeenkomst met de huisvestingsmaatschappij waarbij toestemming werd verleend om de gemene muren van de huizen van de huisvestingsmaatschappij met de doorsteek te laten beschilderen.

[Link naar Open StreetMap](#)



Sociale veiligheid

Op een doorsteek waar informeel toezicht mogelijk is, omdat er bijvoorbeeld woningen op uitkijken, voelen mensen zich veilig. Een open ontwerp met duidelijke zichtlijnen draagt daar toe bij. Uiteraard is een goede verlichting belangrijk opdat gebruikers van de doorsteek zich ook er 's avonds **veilig voelen**.

Leesbaar ontwerp

Leesbaarheid betekent: een **logische structuur** van het netwerk zodat men zich gemakkelijk kan oriënteren, de omgeving herkent en begrijpt. Opvallende oriëntatiepunten en het verbindend karakter van aanwezige groen- of waterstructuren verhogen de leesbaarheid van fiets- en voetgangersnetwerken. Ook het uniforme gebruik van bestratingsmateriaal dat de hiërarchie van de routes aangeeft, maakt dat gebruikers zich goed kunnen oriënteren en zich meer op hun gemak voelen.



Het wandel- en fietspad doorheen de Jachthavenwijk

Door de aanplanting van knotwilgen langsheen de totale lengte van de fiets- en wandelas door de Jachthavenwijk in Nieuwpoort wordt de hoofdroute goed geaccentueerd ten opzichte van de vele doorsteekjes naar de woonwijken links en rechts.

Identiteit geven

Een doorsteek een **naam geven**, naar een kunstwerk, handelspand, monument langs het pad of naar een lokale historische gebeurtenis, draagt bij tot de bekendheid en het gebruik ervan door bewoners en bezoekers. De gebruiker begrijpt dan direct dat de doorsteek openbaar domein is. Doorsteken kunnen ook meer bekend worden wanneer ze opgenomen worden in een recreatieve, culturele of historische stadsroute of -wandeling. (zie voorbeeld Sint-Niklaas, Sint-Rochushof, p. 62)



In meer dan 40 gemeenten in Vlaanderen prijken intussen langs heel wat trage wegen naambordjes (ook in de centra) die de toevallige passant duidelijk maken dat deze wegen een openbaar karakter hebben. De provincies Oost-Vlaanderen³³ en Vlaams-Brabant³⁴ subsidiëren de aankoop door lokale besturen van dergelijke naamborden.

Schakel in speelweefsel

Kinderen zijn belangrijke potentiële gebruikers van trage verbindingen en doorsteekjes. Voor kinderen krijgt **belevingskwaliteit** van doorsteken een heel eigen betekenis. Het manifest voor kindgerichte planning van publieke ruimte drukt kindgerichtheid uit als beleefbaar + bespeelbaar + veilig.³⁵ Een doorsteekje is aantrekkelijk voor kinderen als er iets te beleven valt, als het uitnodigt om te spelen en als het veilig ingericht is. Slimme schakels en trage verbindingen zijn cruciaal in het realiseren van een speelweefsel of ruimtelijke netwerk van formele en informele voorzieningen voor kinderen. (zie kaderteksten Nachtegaallaan in Aartselaar en voetgangersbruggetje in Roeselare)

³³ http://www.oost-vlaanderen.be/docs/nl/92/11117subsidiereglement%20concrete%20inrichting%20tragewegennet_maart%202013.pdf

³⁴ <http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/trage-wegen/subsidies/subsidie-voor-naambordjes/index.jsp>

³⁵ Zie: http://ks.test2.spatie.be/medialibrary/Manifest%20voor%20kindgerichte%20planning%20van%20publieke%20ruimte_384.pdf.



Een doorsteek tussen de Lijsterlaan en de Nachtegaallaan over een speelpleintje is een aangename en veilige schakel in een langere trage verbinding die verschillende straten binnen een woonwijk in het centrum van Aartselaar met elkaar verbindt.

[Link naar Open StreetMap](#)



Met deze houten speelbrug over de Regenbeek (gerealiseerd in 2007) ontstond een nieuwe doorsteek vanaf de trage verbinding langs de Regenbeek naar de woonwijk Warrellesgoed in Rumbeke (deelgemeente van Roeselare). De doorsteek is heel leuk en praktisch voor buurtkinderen om zich autonoom te verplaatsen binnen hun directe woonomgeving. De trage verbinding langs de Regenbeek is tevens een veilige en aangename verbinding met het centrum van Rumbeek.

[Link naar Open StreetMap](#)



3 INSPIRERENDE VOORBEELDEN → →

Het verzamelen van de voorbeelden gebeurde via verschillende kanalen. Eerst werd een oproep gelanceerd via Facebook naar een zo breed mogelijk publiek en via e-mail naar mensen uit het werkveld. Een selectie van de doorsteken die ons spontaan werden toegestuurd, werd gescreend en aangevuld met de extra input na bevraging van centrumsteden over de slimme schakels in hun stad.

Bij de uiteindelijke selectie van inspirerende doorsteken werd geopteerd voor voorbeelden uit verschillende gemeenten en steden en van zowel grote als kleine realisaties om een zo ruim mogelijk beeld te krijgen van de uiteenlopende contexten waarbinnen ze tot stand gekomen zijn.



AARSCHOT

PATER RASKINKADE, WANDEL- EN FIETSWEG LANGS DE DEMER

De Pater Raskinkade is een wandel -en fietskade op de rechteroever van de Demer in het centrum van Aarschot. Samen met enkele bruggen, waaronder twee voetgangers- en fietsersbruggen, verbindt de kade het zuidelijke winkelgebied met het noordelijke woongebied. De Demer is hierdoor niet langer een barrière, maar fungeert als centrale as in de stad.

Situering van de schakel

Over een lengte van 600 m werd de historische aanlegkade gerenoveerd van de Hoogbrug ⑤ in het oosten tot het bovensluishoofd naast 's Hertogenmolens in het westen ②. Samen met de vernieuwing van de kade werd een voetgangers- en fietsersbrug aangelegd ter hoogte van de Rumoldus Wetzstraat ④. De brug vormt in combinatie met Ten Drossaerde en de Zwanestraat een directe, comfortabele en veilige doorsteek voor voetgangers en fietsers naar de Grote Markt.

Planningscontext

In het kader van het stadsvernieuwingsproject 's Hertogenmolens–Amer met de ontsluiting van 's Hertogenmolens, de renovatie van de aanpalende Amerstraat, Demerstraat en Sasstraat en de aanleg van de prachtige wandelkade, werd de barrièrewerking van de Demer doorbroken. Hierdoor kan het zuidelijke kernwinkelgebied doorgroeien naar de noordelijke woonzone, die opnieuw een multifunctioneel en bruisend stadsdeel wordt.



[Link naar Open StreetMap](#)

“Het stadsvernieuwingsproject draagt in grote mate bij tot het stimuleren van duurzaam verplaatsingsgedrag: een autoluw centrum, een wandel- en fietskade langs de Demer, aansluitingen bij het fietsroutenetwerk,... Kortom, de zwakke weggebruiker staat meer centraal in de binnenstad.”

Geert Wijns, Departementshoofd RO en leefmilieu stad Aarschot

① ②



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De Raskinkade vormt een schakel voor wandelaars en fietsers in het traject van de stationsomgeving naar de Grote Markt via 's Hertogenmolens en is een veilig alternatief voor het traject via de Bonenwijk, dat deels voor gemotoriseerd verkeer uitgerust is. Daarnaast biedt de kade via het jaagpad langs de Demer verderop een veilige verbinding voor fietsers naar Langdorp en Testelt ⑥.

Gebruikscomfort

De Raskinkade is een zeer brede en obstakelvrije, bijna drempelloze wandel- en fietszone, aangelegd in betonstraatstenen. Op een beperkt gedeelte zijn auto's van bewoners toegelaten. De kade is volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Aan de terrassen en de oversteekplaats met de Pastoor Dergentlaan zijn looplijnen voor blinden aangebracht. Overal waar het nodig en mogelijk is, wordt gemotoriseerd verkeer geweerd door paaltjes en signalisatie.

Verkeersveiligheid

Dankzij het autoluwe karakter van de stad en de ontsluiting van de ringweg rond Aarschot (R25) is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in deze zone laag. Op het kruispunt met de Pastoor Dergentlaan werd het zebrapad vernieuwd. Het grootste deel van de Raskinkade bevindt zich in een zone 30.

Belevingskwaliteit

Aan de overzijde van de Raskinkade wordt het waterlint omgeven door het groen van het stadspark en 's Hertogenmolens. Sfeervolle verlichting werd voorzien, alsook rustbanken met zicht op 's Hertogenmolens ②, de Onze-Lieve-Vrouwekerk, de stad en de Demer. Er werden verschillende kunstwerken aangebracht met groenaanplantingen. Ook enkele buurtbewoners zorgden voor extra kunst en groen.



In 2011 werd 300 m ten oosten van de Raskinkade een extra voetgangers- en fietsersbrug voorzien over de Demer. Via deze brug is een vlotte en veilige verbinding gecreëerd: naar Langdorp en Testelt oostwaarts en naar het centrum van Aarschot westwaarts. De gevaarlijke oversteek van de Bekaflaan met de Oostelijke Ring (R25) kan hierdoor vermeden worden. Ook de stedelijke sporthal en het zwembad zijn hierlangs te voet of met de fiets direct en veilig bereikbaar (zuidwaarts).



③ ④



⑤



AARSCHOT

FIETSTRACÉ VAN STATION AARSCHOT LANGS SPOORLIJN 35 NOORDWAARTS

Deze schakel is een veelgebruikte fietsroute door zowel pendelaars als recreanten. Een gedeelte ervan is toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

Dit fietstracé langs spoorlijn 35 verbindt het station van Aarschot met de Herseltsesteenweg in het Noorden (N19).

De gemeenten Ramsel, Langdorp en het gehucht Oudenbergen worden door deze schakel op een veilige manier verbonden met het centrum en het station van Aarschot. Via de Herseltsesteenweg is er immers een verbinding met het tracé van de vroegere spoorlijn 29 tussen Aarschot en Herentals.

Planningscontext

Deze verbinding maakt het traject van en naar het station voor fietsers uit de buurt korter en veiliger. Er is ook sprake om het tracé verder door te trekken langs de spoorlijn tot in Testelt, waardoor het station van Aarschot ook voor fietsers uit Langdorp en Testelt bereikbaar wordt. Het tracé wordt vooral door pendelaars en scholieren gebruikt, maar ook veel recreanten vinden hun weg langs dit traject naar het centrum van Aarschot en naar de Kempen. De fietsbrug over de sporen aan het station geeft bovendien goede aansluiting richting Rotselaar, Wezemaal en Holsbeek.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Dit tracé maakt een shortcut voor fietsers en voetgangers van en naar het station van Aarschot, waardoor ochtend- en avondspits kunnen worden vermeden.

Gebruikscomfort

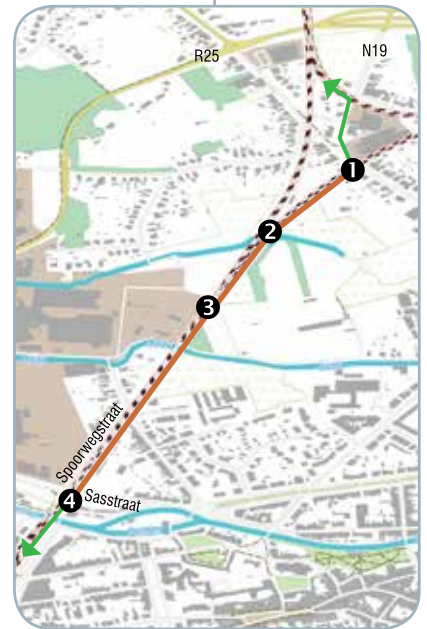
Het gebruikscomfort van deze schakel is hoog, alleen de eindafwerking van de aansluiting met de Herseltsesteenweg laat op zich wachten en aan de stationsomgeving is de overgang erg abrupt. Het wegdek van het tracé is volledig uitgevoerd in duurzaam beton. Het gedeelte dat ook toegankelijk is voor motorvoertuigen kreeg een laag asfalt.

Verkeersveiligheid

Het traject is goed afgeschermd voor gemotoriseerd verkeer door middel van paaltjes. Het gedeelte dat wel toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer, brengt geen hinder met zich mee. Het startpunt van het traject is minder veilig omwille van het fietspad in twee richtingen.

Belevingskwaliteit

Het fietstraject bevindt zich overwegend in het groen en is 's avonds goed verlicht. Door de aanliggende voetbalvelden en het weidelandschap geeft het een wijde blik op de omgeving, met een mooi uitzicht op de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Aarschot ②.



③ ④



AARTSELAAR

VEILIGE EN DIRECTE FIETSRROUTE VOOR SCHOLIEREN

Twee autovrije schakels vervullen de veilige en directe schoolroute tussen Aartselaar en Kontich. Dagelijks gebruiken een 200-tal scholieren uit Aartselaar deze route naar een secundaire school in Kontich.

Situering van de schakel

De eerste schakel vertrekt in het verlengde van de Stijn Streuvelslaar ❶ ❷ – een verbindingsstraat met de dorpskern van Aartselaar - als een smal, verhard pad dat uitloopt in de Adriaan Sanderslei, een verkeersarme, doorlopende landelijke straat die aansluit op de Kleistraat ❸.

De tweede schakel vertrekt iets noordelijker vanuit de Kleistraat ❹ in oostelijke richting en loopt uit op de Pierstraat van de gemeente Kontich ❺.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De doorsteek tussen de Stijn Streuvelslaar via de Sanderslei naar de Kleistraat is een officiële voetweg (n°22) die in de Atlas der Buurtwegen is opgenomen.

"Momenteel werkt de gemeente in uitvoering van haar tragewegenplan aan de (her)aanleg van twee andere officiële voetwegen die in onbruik geraakt zijn doorheen de jaren en werd een buurtwegprocedure opgestart voor het publiek gebruik van een korte doorsteek (momenteel privé servitudeweggetje) waarmee een gevaarlijk kruispunt kan vermeden worden. De processen zijn gestart maar verlopen niet zonder slag of stoot en het zal nog enige tijd vergen alvorens deze trage wegen effectief door voetgangers en fietsers kunnen gebruikt worden."

Tony Van Rompaye, milieumambtenaar van gemeente Aartselaar

❶ ❷



❸



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De twee doorsteeken zijn resp. 450 m en 1.150 m lang. Ze liggen op een schoolroute tussen Aartselaar, wijk Ten Dorpe en Kontich. Dagelijks maken een 200-tal scholieren er gebruik van. De schakels zorgen voor een veilige en kortere route.

Gebruikscomfort

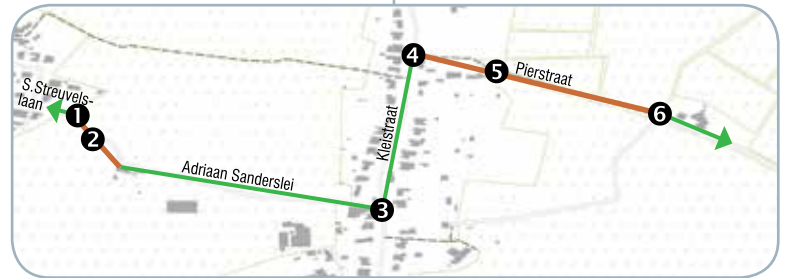
Het geasfalteerde wegdek van de doorsteek Sanderslei–Kleistraat is in vrij goede staat. Een verkeersbord en een paaltje beletten de toegang in de Sanderslei voor gemotoriseerd verkeer in beide richtingen. Ook van de doorsteek Kleistraat–Pierstraat is het geasfalteerde wegdek in degelijke staat en goed berijdbaar. In de Kleistraat staat aan de ingang van de doorsteek een verbodsbord voor auto's (C5) ④. Verderop is een houten paaltje geplaatst om auto's in de tegengestelde richting te beletten. De plaatsing in het midden van de weg is gevaarlijk bij onoplettendheid van fietsers of bij slechte zichtbaarheid ⑥.

Verkeersveiligheid

De oversteekplaats aan het eindpunt van de doorsteek Sanderslei–Kleistraat bestaat uit een zebrapad voor voetgangers en een oversteekstrook voor fietsers met accentverlichting ③. De oversteekplaats wordt in beide richtingen van de Kleistraat aangegeven d.m.v. gevaarborden: oversteekplaats voor voetgangers (A21) en oversteekplaats voor fietsers (A25). Voor de gebruikers van de doorsteek is er bij het naderen van de Kleistraat geen waarschuwing voor een gevaarlijke oversteekplaats. Vanuit de Kleistraat mogen auto's de doorsteek inrijden tot aan een groenten- en fruitbedrijf. Dat wordt aangeduid met een verkeersbord zone 30 (F4a) en een verkeersbord doodlopende weg (F45) ⑤. De oversteekplaats aan het beginpunt van de doorsteek Kleistraat–Pierstraat bestaat uit een zebrapad met accentverlichting ④. In de Kleistraat staan geen gevaarsborden die deze oversteekplaats aankondigen.

Belevingskwaliteit

De doorsteek S. Streuvelslaan–Kleistraat is volledig van verlichting voorzien. Langs de doorsteek Kleistraat–Pierstraat is er geen verlichting op het grondgebied van Aartselaar.



④ ⑤



⑥



AARTSELAAR

DOORSTEEK OVER EEN PUBLIEKE PARKING IN DE DORPSKOM

Een voetgangers- en fietsersdoorsteek over een parkeerplaats verbindt twee drukke straten in de dorpskern van Aartselaar en zorgt voor een fijnmazig voetgangersnetwerk dat vooral door ouders en kinderen van de nabije kleuterschool en lagere school veelvuldig gebruikt wordt.

Situering van de schakel

Waar nu de parkeerplaats is, was vroeger de speelplaats van een lagere school. In het gebouw zijn momenteel een afdeling van de muziekschool, een plaatselijke afdeling van het Rode Kruis en een heemkundige kring gehuisvest. Aan de opening in de muur in de Leon Gilliotlaan zijn de hingsels van de vroegere schoolpoort nog duidelijk zichtbaar. De doorgang blijft al jaren open en is ook de toegang tot de parkeerplaats ②, voor mensen die in het centrum van Aartselaar komen winkelen of voor bezoekers van de vrijdagmarkt.

Planningscontext

De parking en de gebouwen zijn eigendom van de gemeente, die ook instaat voor het onderhoud ervan.



[Link naar Open StreetMap](#)

“Vooral omwille van de veiligheid van de schoolkinderen uit de naburige kleuter- en lagere school is de uitgang naar de Carillolei verhinderd voor auto's ①. Bij de uitrit naar de drukke Carillolei worden fietsers d.m.v. op het wegdek geschilderde witte voeten aangemaand om af te stappen en te voet over te steken ②.”

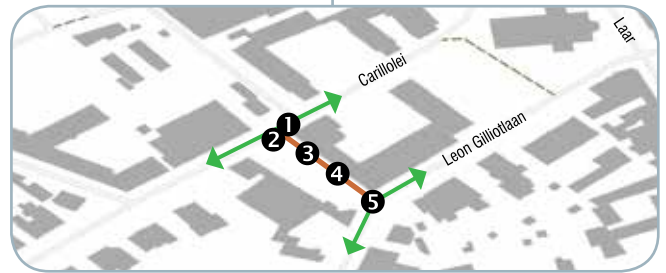
Leonce Dekeyser, Fietsersbond Aartselaar



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Voor veel voetgangers en fietsers betekent de doorsteek over de parking een verkorting van hun traject met enkele honderden meters. De schakel dient als kortere route naar een kleuter- en lagere school in de Carillolei en de bibliotheek en het cultureel centrum in de Della Faillelaan.



Gebruikscomfort

De parkeerplaats wordt goed onderhouden en het bestratingsmateriaal is ook ideaal voor fietsers.

Verkeersveiligheid

Aan de kruising van de doorsteek met de Gilliotlaan en Carillolei zijn geen oversteekvoorzieningen. Het snelheidsregime in de Gilliotlaan is 50 km/u. De weg maakt ter hoogte van de doorsteek een kleine bocht, maar een parkeerverbod verzekert een goede zichtbaarheid vanuit alle richtingen zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor de gebruikers van de doorsteek. De kruising met de Carillolei ligt in de zone 30 van een schoolomgeving. Ter hoogte van de basisschool is er een zebrapad, dat slechts enkele tientallen meters van de doorsteek verwijderd is.

Fietsers worden via een bord gevraagd om te voet naar de fietsenstalling van de muziekschool te gaan. Ook fietsers die via de Carillolei de parking willen oprijden, moeten afstappen en te voet verder gaan voor de veiligheid van de kinderen die uit de muziekschool komen, maar ook omdat het er te smal is om tegenliggers door te laten.

Belevingskwaliteit

Twee verlichtingselementen aan de gevel van het schoolgebouw zorgen voor voldoende zichtbaarheid 's avonds. Een zitbank vlak bij de ingang van de muziekschool is een aangenaam rustpunt voor scholieren, wachtende ouders en toevallige passanten.



BRUGGE

FIETSDOORSTEEK DOOR KANTORENCOMPLEX KATARINAPOORT

Een rode loper voor fietsers tussen de Katelijnepoort en een woonwijk buiten de ring. De fietsdoorsteek werd gerealiseerd op het private domein van een nieuw kantorencomplex.

Situering van de schakel

De schakel vormt een verbinding tussen de Katelijnepoort en de Vestingstraat die een achterliggende woonwijk verder ontsluit. Het fietspad slingert op een privaat domein langsheen kantoorgebouwen en komt uit in de rustige Vestingstraat ❸. Vanaf het drukke kruispunt van de Baron Ruzettelaan en de Katelijnepoort worden fietsers via een kort fietspad langs de ring naar de doorsteek geloodst d.m.v. wegwijzers naar Vestingstraat ❶ ❷.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De doorsteek werd gerealiseerd in 2013 naar aanleiding van een groot nieuwbouwproject Katarinapoort op de hoek van de Baron Ruzettelaan en de ring (R30). Voor dit kantorencomplex was een goed doordachte toegang tot het openbaar domein noodzakelijk. Die aansluiting is gerealiseerd langs de achterliggende Vestingstraat om de aanliggende drukke verkeersassen niet nog meer te belasten. Ook de aangrenzende woonwijk krijgt geen bijkomende parkeerdruk en verkeer omdat strenge voorwaarden werden opgelegd. Op basis van een verkeersstudie eiste de stad via de stedenbouwkundige vergunning van de eigenaar dat op het perceel een directe fietsverbinding van de achterliggende Vestingstraat naar de Katelijnepoort werd aangelegd. Na realisatie van de doorsteek werd een akte opgemaakt die de erfdiensbaarheid van doorgang vastlegde. De doorsteek is ook 's nachts publiek toegankelijk en de eigenaar staat in voor het onderhoud ervan.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Met deze doorsteek kan de drukke Baron Ruzettelaan vermeden worden wat een aanzienlijke tijdswinst betekent voor de fietsers en voetgangers vanuit de achterliggende woonwijk naar het stadscentrum. De doorsteek is in totaal ongeveer 150 m lang en takt direct aan op het functioneel fietsnetwerk van de stad.

Gebruikscomfort

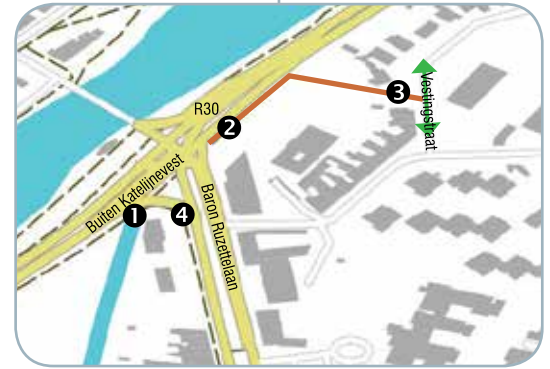
De doorsteek is comfortabel ingericht voor fietsers en voetgangers conform de richtlijnen van het Vademecum voor fietsvoorzieningen. Het fiets- en loopoppervlak is breed, vlak en aaneengesloten. Het doortrekken van de rode kleur vanaf het kruispunt aan de Katelijnepoort tot aan de doorsteek maakt de fietsroute zeer herkenbaar en leesbaar voor de gebruikers. Bewegwijzering leidt de fietsers eenduidig naar de doorsteek.

Verkeersveiligheid

Dankzij deze doorsteek kunnen fietsers en voetgangers de drukke en gevaarlijke oversteek over de Ruzettelaan vermijden ④. Vanop het kruispunt aan de Katelijnepoort is de doorsteek voor fietsers goed bewegwijzerd ①. Fietsers moeten niet linksaf richting Ruzettelaan, maar volgen enkele tientallen meters verder de ringweg om vervolgens links af te slaan en via de doorsteek door het kantorencomplex de Vestingstraat te bereiken.

Belevingskwaliteit

Het is niet alleen comfortabel maar ook aangenaam om langs de doorsteek te fietsen omwille van de groenvoorzieningen die langs weerszijden werden aangeplant en onderhouden worden door de eigenaar. Een goede verlichting maakt dat de doorsteek ook in het donker wordt gebruikt.



“Een grondige verkeersstudie voorafgaand aan de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning van het grote nieuwbouwproject Katarinapoort heeft er voor gezorgd dat dit kantorenproject een meerwaarde bracht voor de achterliggende woonbuurt eerder dan extra verkeersdruk.”

Tony Meert, Wegendienst sector oost van Stad Brugge

③ ④



DUFFEL

AANGENAME EN DIRECTE DOORSTEEK VAN EN NAAR CENTRUMPARKING

Een doorsteek naar de belangrijkste winkelstraat van Duffel vanuit een gratis parkeerterrein. De toegang via een passage onder een huis door werd bijzonder mooi versierd met een gevelschildering.

Situering van de schakel

De doorsteek verbindt de Kiliaanstraat ❶ met de Kerkstraat ❷ in het centrum van Duffel. Het traject loopt onder de mooie art-nouveauegevel van een woning door naar de Pastoriestraat ❸. Vandaar gaat het verder langs de kerk van Duffel via een versmald poortje tot op het Kerkplein en de Kerkstraat. Deze schakel zorgt voor een aangename en snelle manier om vanuit een centumparking tot in de winkelstraat van Duffel te geraken. Het (beperkt) gratis parkeerterrein met directe doorsteek ontmoedigt automobilisten in het centrum naar een parkeerplaats te zoeken. Voor fietsers is de schakel dan weer ideaal om drukke straten te mijden en het traject naar het centrum te verkorten.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De woning in de Kiliaanstraat werd aangekocht door de gemeente in 1971 en wordt verhuurd aan particulieren. In 1981 werd het parkeerterrein in de Pastoriestraat achter de kerk aangelegd en werd de passage vanuit de Kiliaanstraat naar het parkeerterrein publiek opengesteld. De doorsteek is voornamelijk bedoeld voor voetgangers.

"Bijzonder mooie toegang vanuit de Kiliaanstraat overigens. Je wandelt onder een mooie art nouveauegevel door en de onderdoorgang werd in 2011 opgefleurd met een mooie gevelschildering."

Ann Hamers, coördinator Milieu en Mobiliteit, gemeente Duffel



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De doorsteek verbindt een centumparking met de Kiliaanstraat, een belangrijke winkelstraat waar weinig parkeergelegenheid is. Op de parking mogen automobilisten drie uur gratis parkeren. De doorsteek wordt ook veelvuldig gebruikt door leerlingen van de scholen gelegen in de Stationsstraat.

Gebruikscomfort

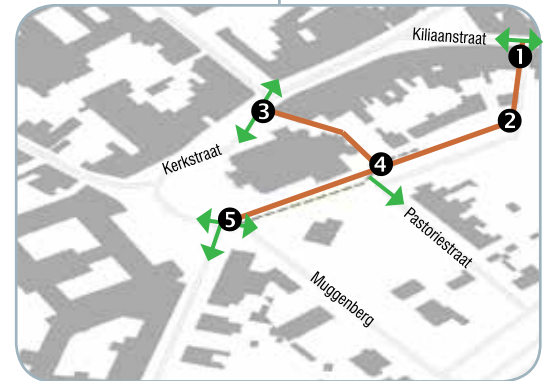
De volledige doorgang vanaf het Kerkplein tot aan de Kiliaanstraat is verhard en voldoende breed met niveauverschillen die ook voor rolstoelgebruikers overbrugbaar zijn.

Verkeersveiligheid

Op de kruising van de doorsteek met de Kerkstraat is een zebrapad aangelegd ⑤. De kinderen van de lagere school in de Stationsstraat komen in rij tot hier om de straat over te steken. Hun ouders wachten hen aan de overkant op en nemen de doorsteek naast de kerk om terug te keren naar hun auto op de parking in de Pastoriestraat. Het parkeren aan de schoolpoort in de Stationsstraat wordt hierdoor ontmoedigd. De toegang van de doorsteek in de Kiliaanstraat ligt in een zone 30, zodat geen oversteekplaats nodig is.

Belevingskwaliteit

Om het probleem van wildplassen aan te pakken werd het bord 'Verboden te wateren' geplaatst. Ook het aanbrengen van verlichting heeft dit probleem mee helpen oplossen. De verlichting geeft passanten ook een veiliger gevoel wanneer ze de doorsteek 's nachts gebruiken. De muren zijn behandeld met een anti-graffitilaag. De doorsteek werd opgenomen in de onderhoudsroutine van de gemeente. Het zwerfvuil wordt ook opgeruimd. De muurschildering van een Duffelse amateurschilder kwam er tijdens een actie Over de Brug ①. Ieder jaar organiseert de Cultuurdienst deze actie om de amateurkunsten in de kijker te zetten, zowel op het vlak van muziek als beeldende kunsten.



③

④



⑤



GENT

DOORSTEEK DOOR BUURTPARKJE VAN SOCIALE WOONWIJK

Het Rommelwaterpark grenst aan de achtertuinen van de huizen gelegen in de Kasteellaan en de Ossenstraat. De doorsteek door het buurtparkje is voor fietsers en voetgangers een verademing ten opzichte van de zeer drukke en onveilige Kasteellaan. Voor kinderen uit de buurt is het een veilige speelplek in een rustige, groene omgeving.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

Het Rommelwaterpark is een klein stadspark in de Machariuswijk in Gent. Het is gelegen op het terrein tussen de rijhuizen in de Ossenstraat en de Kasteellaan. Via de Ossenstraat sluit het buurtparkje aan op het grotere Koningin Astridpark. Het Rommelwaterpark is slechts 0,75 hectare groot. Het parkje wordt door drie toegangen ontsloten voor voetgangers en fietsers. De doorgang in de Ossenstraat ❶ werd in 2003 geopend na de sloping van een woning.

Planningscontext

Het Rommelwaterpark is het resultaat van een pilootproject van sociale stadsvernieuwing in de negentiende-eeuwse gordel van de stad Gent. Typische problemen in deze gordel zijn de gebrekkige woonkwaliteit van goedkope en zeer krappe arbeiderswoningen, weinig groene buitenruimte en smalle straatjes. De bewoners zijn vooral alleenstaande vrouwen, kansarmen en migranten. Op de binnenterreinen tussen de rijhuizen van de Kasteellaan en de Ossenstraat werden bij de uitvoering van het vernieuwingsproject private tuinen en een openbare groene ruimte gecreëerd. Elke woning kreeg een eigen tuintje met toegang tot het centrale parkje, wat resulteerde in een grotere betrokkenheid en sociale controle van de omwonenden. Voor de kinderen is het parkje een speelplek waar ze vrij kunnen ravotten zonder toezicht van hun ouders.



❶ ❷



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De fietsers- en voetgangersdoorsteek door het Rommelwaterpark is geen kortere weg, maar wel een veiliger traject dan de drukke Kasteellaan. Het parkje is 24 uur op 24 toegankelijk.

Gebruikscomfort

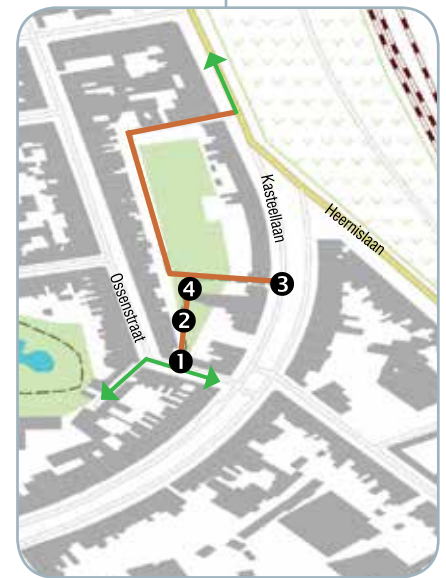
De doorsteek is heel comfortabel ingericht voor zowel fietsers als voetgangers: verhard, voldoende breed en zonder hindernissen.

Verkeersveiligheid

Het Rommelwaterpark is volledig verkeersvrij. De in- en uitgangen geven fietsers en voetgangers duidelijk aan dat ze vanuit het parkje in een andere verkeerssituatie komen.

Belevingskwaliteit

Het parkje is een oase van rust voor de omwonenden, maar ook pendelaars op weg naar Station Gent-Dampoort maken graag een kleine omweg langs het parkje. Het is kindvriendelijk aangelegd met een speeltuintje, bomen en grasveld. In het park is sfeervolle verlichting aangebracht en er zijn banken en vuilnisbakken voorzien. De sociale veiligheid is er groot door de rechtstreekse toegang tot de private tuinen. Het beperkte aantal ingangen geeft het park een geborgen karakter.



“Door deze configuratie is niet alleen de onderlinge sociale controle groot, maar wordt ook de betrokkenheid bevorderd, omdat het park wordt ervaren als een verlengstuk van het eigen huis. De omwonende kinderen kunnen er zonder begeleiding buitenspelen en hun moeders krijgen intussen tijd voor andere zaken.”

Els De Vos, Strijden voor diversiteit. Succesvolle buurtparken in Gent, themanummer over parken, S&RO, 90 (2009) 4, p.44-47.



GENT

VEILIGE FIETSONDERDOORGANG ONDER TER PLATENBRUG

Een veilige onderdoorgang onder de stadsring voor fietsers en voetgangers, die aantoont dat water niet altijd een barrière vormt, maar vooral ook oplossingen biedt.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

De onderdoorgang vormt een schakel op de fietsas Sint-Pieters-nieuwstraat–Overpoortstraat–Zwijnaardsesteenweg, die langs de Muinschelde loopt en de stadsring kruist op het drukke kruispunt aan de Heuvelpoort. In het verlengde meer noordwaarts werd op deze fietsas recent ook een fiets- en voetgangerspad gerealiseerd, namelijk het Vlienderpad 5 aan de Campus Kantienberg van de Arteveldehogeschool, waardoor een veilige en aangename trage verbinding is ontstaan.

Planningscontext

Met de onderdoorgang is een missing link ingevuld van de bovenlokale fietsroute van het stadscentrum naar het UZ Gent en Zwijnaarde. Dit traject loopt langs de Schelde via de Stropkaai en de Moutstraat, in plaats van langs de drukke Heuvelpoort en de Zwijnaardsesteenweg. In maart 2014 werd de onderdoorgang in gebruik genomen. Een belangrijke partner bij de realisatie was Waterwegen en Zeekanaal nv.



1 2



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Een belangrijke barrière op de fietsas van en naar het stadscentrum was het drukke kruispunt op de Citadellaan (R40) ter hoogte van de Heuvelpoort ②. Door de realisatie van de onderdoorgang onder de Ter Platenbrug is een gevaarlijk punt weggewerkt. De schakel verbindt de Stropkaai met de Isabellakaai. Vooral voor de Gentse studentenpopulatie is het een veelgebruikte schakel omwille van de nabijgelegen faculteiten, studentenrestaurants, studentenkamers en een cinemacomplex.



Gebruikscomfort

De nieuwe fietsers- en voetgangersonderdoorgang is een 150 m lange staalconstructie die in het water rust op buispalen. De constructie bestaat uit drie delen: een plat stuk tegen de berm van de Muinenschelde onder de Ter Platenbrug en twee hellende vlakken aan weerszijden, waarvan de hellingsgraad afgestemd is op fietsers.

Verkeersveiligheid

Er zijn beveiligde oversteekplaatsen voorzien ter hoogte van de Isabellakaai ④ en de Stropkaai ①. De stroom van trage weggebruikers kruist door de komst van de onderdoorgang niet langer de snelle verkeersstroom op de stadsring. De verkeerssituatie wordt zo voor iedereen een stuk veiliger.

Belevingskwaliteit

De fietsas vanuit het centrum van Gent loopt dankzij de onderdoorgang verder door langs de Schelde. Voorheen liep het fietstraject via de drukke Heuvelpoort en de Zwijnaardsesteenweg. Nu langs het water, wat veel aangenamer is.

In 2014 realiseerde Waterwegen en Zeekanaal nv (beheerder van de bevaarbare waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en een deel van Antwerpen), zeven fiets- en voetgangersbruggen: de fietsonderdoorgang Terplatenbrug in Gent, twee houten bruggen over de IJzer te Alveringem, een fietsbrug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Adinkerke, een jaagpadbrug over de Boven-Schelde in Avelgem (met ingebruikname voorzien in het voorjaar 2015) en de Zennegatbrug in Mechelen. De realisatie van fiets- en voetgangersbruggen gebeurt steeds op vraag van en in samenwerking met steden en gemeenten in het kader van de uitwerking van een mobiliteitsplan. Budgettair wordt geval per geval gezocht naar een billijke oplossing voor alle partijen. Vaak draagt de gemeente de kosten.

Meer info: www.wenz.be



KORTRIJK

WOLVENPAD, BELANGRIJKE SCHAKEL IN EEN VEILIGE FIETSRROUTE NAAR STATION

Met de doorsteek langs het AZ Groeninghe Campus Loofstraat werd een veilige en snelle fiets- en voetgangersverbinding gerealiseerd naar het station van Kortrijk.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

Het Wolvenpad verbindt de Loofstraat in het noorden met de Wolvenstraat in het zuiden en loopt langs de Campus Loofstraat van het AZ Groeninghe door over een lengte van 300 m. De doorsteek ligt in een rustige woonbuurt begrensd door drie drukke verkeersassen: de Condédreef (N323) in het westen, de Doorniksewijk (N50) in het oosten en de Minister Tacklaan (R36-N8) in het noorden.

Planningscontext

De realisatie van deze doorsteek kende een moeizaam proces en verliep in twee fasen. Bij de aanleg van het eerste deel, dat vertrekt vanuit de Loofstraat en loopt langs de parking van het AZ, werd een akte van publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang opgesteld met het AZ Groeninghe. De tweede fase liet meer dan 10 jaar op zich wachten. Stad Kortrijk moest hiervoor de percelen van twee eigenaars verwerven. Een doodlopende erftoegang vanuit de Wolvenstraat gaf toegang tot vier percelen, maar liep niet verder door tot het reeds gerealiseerde gedeelte. Stad Kortrijk kocht een aanpalend stuk grond aan en kon een grondenruil met de voornaamste grondeigenaar bekomen. Hierdoor kon via de private toegangsweg het volledige traject van de publieke doorsteek worden doorgetrokken. Het pad werd in gebruik genomen op 14 november 2011.

“Een bijkomende moeilijkheid was het publieke karakter van de doorsteek. Aanpalende eigenaars vreesden onveiligheid, zwerfvuil en overlast. De stad kwam hieraan tegemoet door de kosten te dragen van de afsluiting tussen publiek en privaat domein, verkeersspiegels te plaatsen ter hoogte van de private uitgangen en het volledige tracé te verlichten.”

Jeroen Vanhoorne, fietsambtenaar stad Kortrijk



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Het Wolvenpad is opgenomen in het functioneel fietsroutenetwerk van Kortrijk. Het is een veelgebruikte verbinding naar het centrum vanuit de zuidelijke stadswijken, omgeving Wolvendreef, Walle en Doorniksewijk. Het pad maakt deel uit van de veilige schoolroutes en zal in de toekomst ook deel uitmaken van een bovenlokale verbinding tussen Hoog-Kortrijk en het centrum van Kortrijk, als fijnmazige invulling van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) binnen het stedelijk weefsel van Kortrijk.

Gebruikscomfort

Het fietspad is 2,5 m breed en aangelegd in okerkleurige betonklinkers. De voorkeur ging naar klinkers, omdat onder het fietspad openbare nutsvoorzieningen liggen, waaraan in een stedelijk gebied regelmatig gewerkt wordt. Klinkers opbreken en opnieuw leggen is makkelijker dan asfalt (risico op een lappendeken). Het pad is obstakelvrij en perfect toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Bij de aanleg werd een drempelloze overgang voorzien tussen de Wolvenstraat en het Wolvenpad.

Verkeersveiligheid

De doorsteek vormt een veilig en aangenaam alternatief voor de drukke en onveilige Doorniksewijk ④. Aan de uiteinden van de fietsdoorsteek in de Loofstraat en de Wolvenstraat zijn paaltjes en een signalisatiebord M2 geplaatst om de doorgang voor auto's te verhinderen. De Wolvenstraat is een zeer rustige, doodlopende woonstraat met weinig verkeer ③. De uitgang langs de drukke Loofstraat is gevaarlijk voor fietsers. Dat wordt aangeduid met een stopbord, een witte stopstreep en een omegaprofiel ①. Door de directe aansluiting van de doorsteek op het kruispunt in de Loofstraat is hier geen fietsoversteek mogelijk. Momenteel wordt onderzocht om een verkeersremmend plateau aan te leggen en een aantal ingrepen te nemen die de zichtbaarheid van fietsers verhogen. In 2016 verhuist Campus Loofstraat van het AZ Groeninghe naar de nieuwe site in Hoog-Kortrijk. Door het vrijkomen van de site ontstaan nieuwe opportuniteiten om ook vanuit de Doorniksewijk, via de huidige parking van het AZ, aan te sluiten op het Wolvenpad en zo de drukke Doorniksewijk te vermijden.

Belevingskwaliteit

Het Wolvenpad is goed verlicht en loopt door een rustige, groene zone met hoogstammige bomen en een meidoornhaag. Er zijn geen rustpunten met zitbanken voorzien. De meidoornhaag die de private toegangsweg scheidt van het fietspad wordt privaat onderhouden. De groenstrook tussen het fietspad en de private eigendommen én het fietspad worden volledig onderhouden door de stad.



③ ④



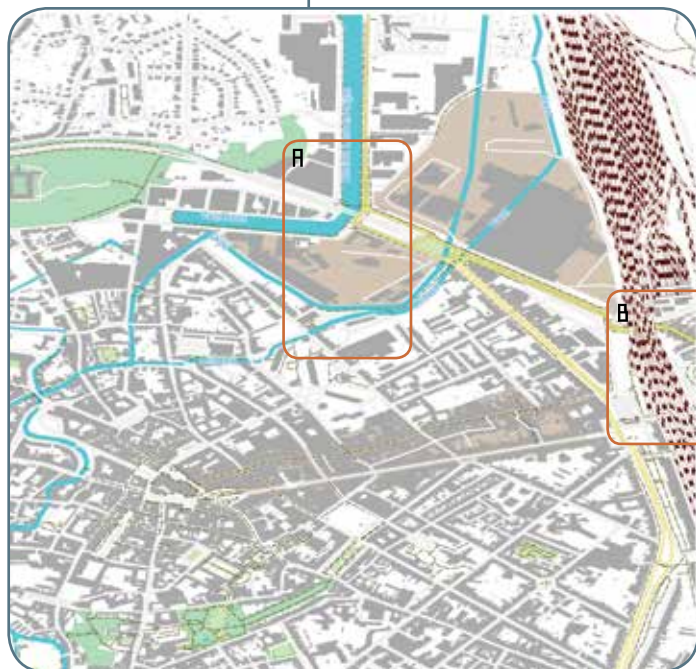
LEUVEN

FIETSERS- EN VOETGANGERSAS TUSSEN VAARTKOM EN STADSHART

In een nieuw geplande stadswijk in het noorden van Leuven zijn vele fiets- en wandelpaden voorzien. Naast de Balk van Beel, een 180 m lang woningblok, ligt een comfortabele en zeer aangename doorsteek die fietsers en voetgangers via een nieuwe brug over de Dijle naar de binnenstad brengt.

Situering van de schakel

Deze brede fiets- en voetgangersverbinding, van ongeveer 250 m lang, staat loodrecht op de Vaartkom en ligt in noorden in het verlengde van de Aarschotsesteenweg en Kolonel Begaultlaan. De trage schakel loopt parallel aan de Balk van Beel en steekt de Dijle over om in het zuiden door te lopen in de Tweewaterstraat ❶.



A > [Link naar Open StreetMap](#)

B > [Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De doorsteek is een onderdeel van een groot stadsvernieuwingproject Vaartkom dat in het oosten een volledig nieuwe, autovrije stadswijk Tweewaters ontwikkelt, waarvan de volledige realisatie gepland is in 2020. In het gebied zijn in totaal 1.200 laagenergiewoningen voorzien. De Balk van Beel is het eerste gebouw dat in 2013 in gebruik genomen werd.

Een Masterplan Vaartkom definieert een identiteit en een aantal stijlementen (rol van straten, pleinen en ruimten, keuze en gebruik van materialen en groenvoorziening, ...) en wordt gebruikt als toetskader voor alle ontwerpen op de site van private en publieke bouwheren.

Het Gemeentelijk Gebiedsgericht RUP Vaartkom Oost, vastgelegd door de gemeenteraad in 2009, bevat alle bepalingen en voorschriften met verordenend karakter waaraan bouw aanvragen getoetst worden, zoals ook de fietsers- en voetgangerszone en de verbinding Vaartkom-Tweewatersstraat.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Deze fiets- en voetgangersdoorsteek zorgt voor een zeer directe verbinding vanuit de noordwestelijke stadsdelen en noordelijk gelegen deelgemeenten Wijkmaal, Willese-Putkapel en Willese-dorp met het centrum van Leuven. De doorsteek vormt ook een verbinding voor de bewoners van Sint-Maartensdal in de binnenstad naar de geplande groenzone aan de noordrand van Leuven en de ontwikkelingen aan de Vaartkom. Ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe fietsverbinding met de Tweewatersstraat is een brug over de Dijle aangelegd.

Gebruikscomfort

De 3 m brede bestrating van de fietsverbinding is uitgevoerd in beton. Ter hoogte van de brug over de Dijle zijn paaltjes aangebracht om het gemotoriseerd verkeer te weren.

Belevingskwaliteit

De belevingskwaliteit van deze trage weg is bijzonder geslaagd. Sfeervolle verlichting, veel open groene ruimte en verblijfspotentie: op de benedenverdieping van de woonblok Balk van Beek zijn handelspanden gevestigd en in de onmiddellijke buurt zijn er een aantal buurtwinkels. Langs het traject zijn veel rustbanken en vuilnisbakken geplaatst.



Ook binnen het kader het stadsvernieuwingproject Kop van Kessel-Lo, werd een zeer comfortabele, directe en aangename doorsteek gerealiseerd tussen de dichtbevolkte deelgemeente Kessel-Lo en het Leuvense trein- en busstation. Het zeer brede Locomotievenpad met een lengte van ongeveer 200 m kan de grote voetgangers- en fietsersstromen van en naar het station goed opvangen. Het pad komt uit op het nieuwe plein aan de achterkant van het station dat zeer ruim en veilig aanvoelt. Fietsers worden geloodst naar de overdekte fietsparking. Voetgangers hebben directe toegang via de voetgangerstunnels naar de perrons en naar de voorkant van het station waar het busstation is.

3 4



LEUVEN KESSEL-LO

FIETSDOORSTEEK DOORHEEN PARK-BEGRAAFPLAATS DIESTSEVELD

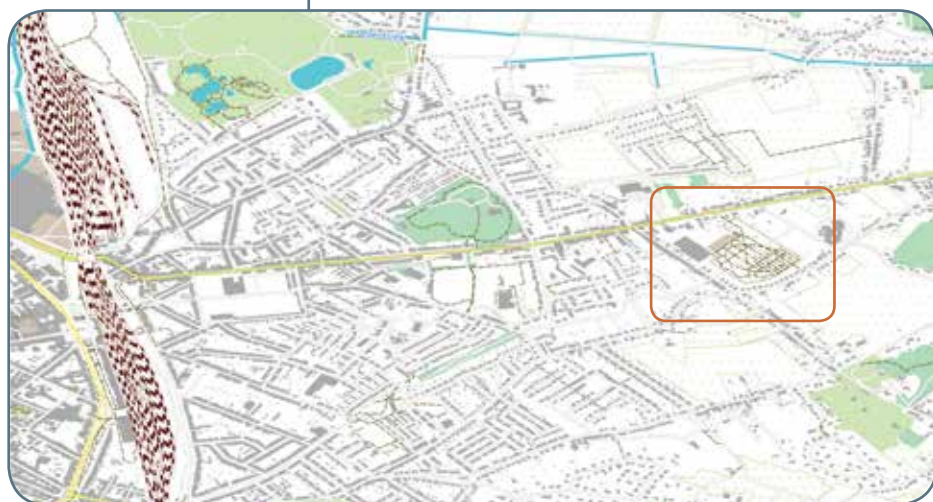
De parkbegraafplaats Diestseveld vormt dankzij het doordachte ontwerp geen barrière voor de omwonenden. Dwars door de site slingert een fietspad. Op de meest 'gevoelige' plaatsen is het verzonken aangelegd.

Situering van de schakel

Het fietspad is een onderdeel van de Jan Vranckxweg, een bovenlokale, functionele fietsverbinding tussen Leuven (station) en Linden via de deelgemeente Kessel-Lo.

Planningscontext

Deze fietsroute wordt in verschillende fasen gerealiseerd. De bedoeling is dat het fietspad uiteindelijk aansluit op de Diestsesteenweg ter hoogte van de Jan Davidtsstraat. De aansluiting op en verbreding van het Wimmershofpad is een volgende stap richting eindbestemming Linden.



[Link naar Open StreetMap](#)



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De schakel is een onderdeel van een functionele, directe en veilige fietsverbinding tussen Leuven en Linden. Ideaal voor scholieren en pendelaars uit Kessel-Lo, Linden en Lubbeek. Loodrecht op de fietsas loopt een voetgangersdoorsteek van de hoofdingang van de begraafplaats in de Diestsesteenweg naar een kleinere toegang in de Platte-Lostraat ⑤.

Gebruikscomfort

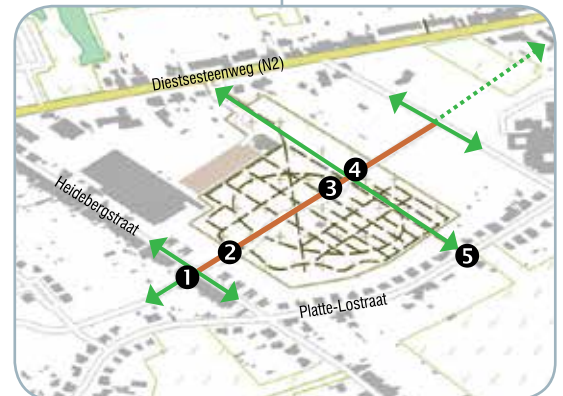
Het pad heeft een obstakelvrije breedte van 2,5 m. Het loopoppervlak is aangelegd in duurzaam, slipvrij asfalt. Langs het pad staan banken en er zijn grasvelden. Er is geen bewegwijzering voorzien, maar wel aangepaste verlichting. Het is een onderhoudsvriendelijk ontwerp.

Verkeersveiligheid

Het Jan Vranckxpad vormt een veilig en aangenaam alternatief voor fietsers tussen Kessel-Lo en Linden voor de drukke Diestsesteenweg (N2). Er zijn oversteekbeveiligingen voorzien aan kruisende verkeerswegen langsheen het tracé. Fietsers hebben er echter geen voorrang.

Belevingskwaliteit

De fietsdoorsteek is op een zeer geslaagde manier verweven met de omgeving van de stedelijke begraafplaats. Op de meest gevoelige plaatsen is het fietspad verzonken aangelegd. Aan de rand van de Heidebergstraat ligt een klein maar aangenaam buurtparkje ②. Buiten de centrale fietsas is fietsen er niet toegelaten. De rust van de bezoekers aan de begraafplaats wordt hierdoor ten volle gerespecteerd.



③ ④



⑤



MECHELEN

INFORMELE DOORSTEEK OVER DE PARKING VAN EEN SUPERMARKT

Door twee uitsparingen in de omheining van het terrein van een supermarkt is er een informele voetgangers- en fietsersdoorsteek ontstaan voor bewoners van enkele achterliggende woonblokken met een drukke invalsweg naar het centrum van Mechelen.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

De smalle toegangen nabij de ingang van de supermarkt situeren zich in het oosten aan de Van Kesbeekstraat en in het westen aan twee hoge woonblokken die ontsloten worden voor auto's via de Elektriciteitsstraat. De verbinding tussen de twee uitsparingen in de omheining van het terrein zorgt voor een korte doorsteek over de parking over een lengte van ongeveer 70 m. De Van Kesbeekstraat is een belangrijke toegangsweg naar het stadscentrum van Mechelen.

Planningscontext

De doorsteek is een volledig privaat initiatief van de Delhaize aan de Kesbeekstraat. De toegangspoortjes voor fietsers en voetgangers worden niet afgesloten tijdens de sluitingsuren van de supermarkt waardoor de doorsteek 24 uur op 24 kan gebruikt worden. De autoparkeerplaats wordt 's nachts wel afgesloten. Stad Mechelen en het Vlaams Gewest, als wegbeheerder van de Van Kesbeekstraat (N1), hebben de doorsteek naderhand ondersteund door een veilige oversteekplaats over de gewestweg te voorzien ter hoogte van de toegangspoort.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

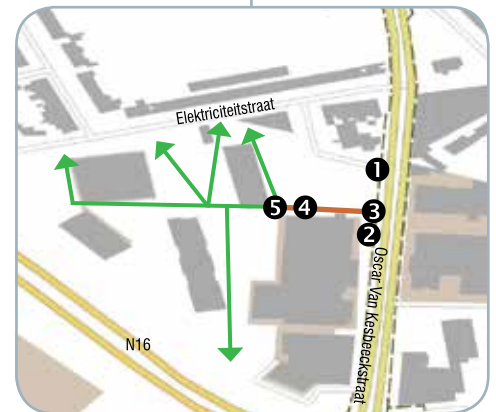
De doorsteek is interessant voor de bewoners van de twee grote woonblokken om dichtbij huis boodschappen te doen in de supermarkt, maar ook om door te steken naar de Van Kesbeeckstraat en zo sneller in het centrum van Mechelen te geraken. De bewoners snijden er een hele omweg mee af langs de Elektriciteitstraat.

Gebruikscomfort en beleving

De doorsteek is niet comfortabel ingericht: de toegangspoortjes zijn eerder smal en fietsers moeten afstappen ④.

Verkeersveiligheid

Ter hoogte van de voetgangers- en fietserstoegang aan de Van Kesbeeckstraat werd een beveiligde voetgangersoversteek voorzien ②: een wegversmalling met middenberm en breed zebrapad met verkeersbord oversteekplaats voor voetgangers (F49). De twee toegangspoortjes situeren zich dicht bij de ingang van de supermarkt. Er is vrijwel geen conflict met de klanten die de parking oprijden via de Elektriciteitstraat.



“In de directe buurt zijn er nog een aantal voetgangersdoorsteekjes. Samen maakt dit een fijnmazig netwerk waardoor buurtbewoners snel en veilig naar winkels of de bushalte kunnen wandelen. Dit netwerk is door de jaren heen spontaan ontstaan.”

Joris Sloommaeckers, Dienst Ruimtelijke planning en Mobiliteit, stad Mechelen

③ ④



⑤



MECHELEN

VEILIGE FIETSDOORSTEEK DOOR VRIJBROEKPARK, TUSSEN HOMBEEK EN MECHELEN

Op aansturen van de Hombeekse dorpsraad kwam een veilige en aangename fietsverbinding door het parkgebied tussen Hombeek en het stadscentrum van Mechelen tot stand.

Situering van de schakel

De nieuwe fietsverbinding takt aan op de Hombeeksesteenweg ter hoogte van de Potaardestraat ❶, waar een nieuwe toegang tot het park werd gemaakt ❷. De fietsverbinding loopt van hier voort over een bestaande, verharde weg door het park tot aan de hoofdingang aan de Ridder Dessainlaan. De route gaat verder via de rustige Ridder Dessainlaan naar de Plaisancebrug aan de Brusselsepoort (richting centrum van Mechelen).

Planningscontext



[Link naar Open StreetMap](#)

Het voorstel van de dorpsraad van Hombeek (in 2006) voor de fietsverbinding door het park kwam vanuit de bekommernis over de onveiligheid van de drukke Hombeeksesteenweg waar geen aanliggend fietspad is ❸. Het voorstel werd goedgekeurd door de Deputatie van de provincie Antwerpen, eigenaar van het park, en het stadsbestuur van Mechelen.

Vóór de realisatie werd afgesproken dat het stadsbestuur zou zorgen voor veilige fietspaden langs de Hombeeksesteenweg westwaarts richting Hombeek en een veilige aansluiting met de nieuwe fietsverbinding door het park. De provincie Antwerpen zou instaan voor de extra ingang en doorgang tot het park via de Potaardestraat. Omdat het hier een private wegenis betreft, werden de nodige afspraken gemaakt met de eigenaars om de publieke doorgang te verzekeren.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De nieuwe fietsverbinding via het Vrijbroekpark is een beetje langer dan de route via de Hombeeksesteenweg. Daartegenover staat naast een hoog fietscomfort vooral een grote veiligheidswinst. De verbinding is ook een meerwaarde voor het recreatief fietsroutenet omwille haar grote belevingswaarde.

Gebruikscomfort

De nieuwe doorsteek tussen de Hombeeksesteenweg en de nieuwe parktoegang is volledig geasfalteerd, zeer vlak en 3 m breed. De bestaande fietsweg door het Vrijbroekpark is verhard met betonklinkers, comfortabel en breed.

Verkeersveiligheid

De fietsverbinding door het Vrijbroekpark vormt een veilig alternatief voor de Hombeeksesteenweg, een drukke invalsweg vanuit de deelgemeenten Hombeek en Kapelle-op-den-Bosch naar Mechelen. De steenweg is bovendien vrij smal en er zijn geen aanliggende fietspaden ⑤. Tijdens de realisatie van de fietsverbinding door het park werd het fietspad op de Hombeeksesteenweg in het verlengde van de nieuwe fietsverbinding van een afgescheiden fietspad voorzien. Ook de oversteek voor fietsers aan de Hombeeksesteenweg ter hoogte van de Potaardestaat werd veilig ingericht.

Belevingskwaliteit

De doorsteek door het park is zeer aangenaam en passeert langs een verkeerspark, speelruimte, sportvelden en het infocentrum van het park. Met de parkbeheerder van de provincie Antwerpen werd afgesproken om de fietsverbinding open te stellen tijdens de openingsuren van het park van 6 u 's morgens tot 23 u 's avonds. De rustgevende sfeer op de fietsweg door het park staat in schril contrast met het kortere, maar hectische traject langs de Hombeeksesteenweg.



“Vanuit toeristisch en recreatief oogpunt is deze fietsroute een aangename verbinding van de Zennedijk via het Vrijbroekpark naar het stadscentrum en wordt een opname in het fiets-knooppuntennet voorzien.”

Joris Sloomaeckers, Dienst Ruimtelijke planning en Mobiliteit, stad Mechelen

③ ④



⑤



NIEUWPOORT

FIETS- EN WANDELAS DOORHEEN JACHTHAVENWIJK

Een trage as voor fietsers en voetgangers loopt door verschillende woonwijken naar een sportpark met voetbalvelden, zwembad en kinderboerderij. Op deze as takken links en rechts doorsteekjes aan.

Situering van de schakel

De schakel situeert zich in een woongebied tussen Nieuwpoort en Nieuwpoort-Bad. Het pad verbindt de Victorlaan in het noordwesten met de Albert I-laan in het zuidoosten ter hoogte van het Kattensas 5. Het traject is ongeveer 1,1 km lang.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

Het initiatief voor de realisatie van het fiets- en wandelpad doorheen de Jachthavenwijk werd genomen om de woonwijk aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. De aanleg gebeurde op de restgronden van omliggende verkavelingen langs de oever van een waterloop. De aanleg was niet opgenomen in het mobiliteitsplan en maakte geen deel uit van een tragewegennetwerk. De infrastructuurwerken werden uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen VMSW (aanbestedende overheid) en Stad Nieuwpoort (medeopdrachtgever). De voorlopige oplevering van de werken had plaats in juni 2012. De gronden behoren tot het openbaar domein van de stad. Het onderhoud gebeurt door de aannemer. Drie jaar na de voorlopige oplevering van de werken zal de stad het onderhoud van de aannemer overnemen.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De centrale as verbindt de paden van de verkavelingen waardoor een fijnmazig traag netwerk ontstaat voor de bewoners. De nieuwe doorsteek wordt ook veel gebruikt door recreatieve fietsers en wandelaars als verbindingsweg tussen het stadscentrum en de Simliwijk in Nieuwpoort-Bad.

Gebruikscomfort

Het pad is voldoende comfortabel ingericht voor fietsers en wandelaars: het reeds bestaande deel in het noordwesten is eerder smal en werd in grote betontegels aangelegd ❶; het nieuwe deel is 2,5 m breed en werd in lichtgrijze asfalt uitgevoerd. Door de aanplanting van knotwilgen langsheen het volledige traject wordt de hoofdas goed geaccentueerd ten opzichte van de vele doorsteekjes naar de woonwijken en is het geheel zeer leesbaar voor de gebruikers. Aan het begin- en eindpunt wordt het pad aangeduid met het verkeersbord F99.

Verkeersveiligheid

Via de verharde paden geraken bewoners op een veilige manier te voet of met de fiets naar supermarkten, openbaarvervoerhaltes, een nabijgelegen sportpark, kinderboerderij en zwembad.

Belevingskwaliteit

Het fiets- en wandelpad wordt goed verlicht met nieuwe verlichtingsmasten met armaturen met led-technologie. Het pad is zeer mooi ingepast in zijn omgeving door de knotwilgen langs weerszijden waardoor mettertijd een mooi dreeffect gecreëerd wordt. De breedte van 2,5 m vergemakkelijkt het groenonderhoud langs het pad met machines.



"Op het breedste gedeelte van het fiets- en wandelpad zijn op twee plaatsen geel-zwart geblokte fietssluisen aangebracht. Deze zijn bedoeld als snelheidsremmers voor bromfietsers en elektrische fietsers en moeten conflicten voorkomen met voetgangers en andere tragere gebruikers van het pad."

Erwin Cloet, Diensthoofd Wegen van Stad Nieuwpoort

❸ ❹



❺



OOSTENDE

VEERPONT, EEN FUNCTIONELE SCHAKEL NAAR EEN STADSDEEL IN VOLLE ONTWIKKELING

Een gratis veerdienst zorgt voor een snelle en aangename verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Vuurtorenwijk aan de oosteroever en het stadscentrum van Oostende aan de westeroever. Het veer is een populaire, toeristische attractie, maar wordt ook veel gebruikt door pendelaars en scholieren.

Situering van de schakel

De aanlegsteiger van het veer bevindt zich aan de westeroever ter hoogte van het Noordzeeaquarium ④ aan de Visserskaai op vijf minuten stappen van het station van Oostende. Aan de overzijde ligt de aanmeerinfrastructuur van het veer ter hoogte van de oude Visserijsluis (het Maritiem Plein) ①.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De overzetverbinding werd gerealiseerd door DAB Vloot en geopend in juni 2011. Voor de gebruiker is de overzet met het veer gratis, de kosten worden gefinancierd door het Vlaams Gewest. In de toekomst zal het belang van de overvaart nog sterk toenemen als slimme schakel in het dagelijks verkeer van fietsers en voetgangers omdat op de site van het oostelijk havengebied een nieuw stadsdeel ontwikkeld wordt. Daar zijn ongeveer 1.500 nieuwe wooneenheden gepland, alsook extra handelszaken, horeca en dienstverlening. In het Globaal Masterplan Oostende Oosteroever (2012) gaat veel aandacht uit naar de ontsluiting en verkeersproblematiek van het projectgebied. De veerpont krijgt daarin een belangrijke rol als directe, functionele trage verbinding tussen het nieuwe woongebied en de binnenstad van Oostende.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Het veer is een veel korter en aangenamer alternatief voor de fietsroute langs de Smeyerssluis over de brug aan de drukke Eduard Moreaulaan richting Vuurtorenwijk. De veerdienst is het hele jaar geopend van 7.45 u tot 18.15 u en van april t.e.m. 30 september van 6.30 u tot 18.30 u. Ook toeristen gebruiken het veer om Fort Napoleon, Explorado en de rustigere stranden aan de Oosteroever te bezoeken. De aanlegkade aan de Visserskaai op de westeroever ligt op 500 m van het treinstation en de halte van de kusttram.

Gebruikscomfort

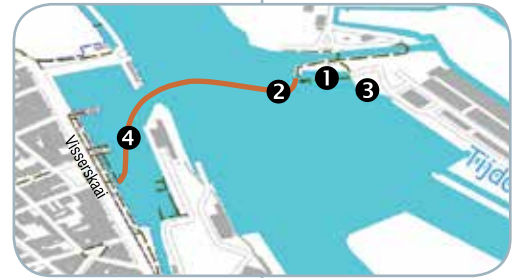
De twee veren, Roger Raveel en Het rode vierkant op de zee, kunnen vijftig passagiers en twintig fietsen overzetten. Ze zijn gemakkelijk toegankelijk voor rolstoelgebruikers via een zachte loophelling. De veren zijn bovendien een milieuvriendelijk vervoermiddel. Ze varen op zwavelarme brandstof en alle ruimtes worden verwarmd met recuperatiewarmte van de motoren.

Verkeersveiligheid

De veerdienst is een veel veiliger alternatief voor de fietsroute langs de Smeyerssluis over de brug aan de drukke Eduard Moreaulaan richting Vuurtorenwijk.

Belevingskwaliteit

De Oostendse kunstenaar Roger Raveel verzorgde de decoratie van beide veren. Voor voetgangers en fietsers is de overzetverbinding een zegen, zowel voor recreatieve als voor woon-werk- of woon-schoolverplaatsingen. Voor Oostendenaars is het een belangrijke mobiliteitsschakel tussen de ooster- en westeroever, waarmee ze op een directe en aangename manier naar het werk, de school of de winkel geraken.



In totaal zijn een dertigtal veren operationeel op Vlaamse waterwegen. Er is een overzicht terug te vinden op <http://www.kvns.be/vvveren>. De veren worden beheerd door verschillende waterwegbeheerders, namelijk Waterwegen en Zeekanaal NV, DAB Vloot en nv De Scheepvaart. Deze Vlaamse overheidsdiensten zetten zelf veerboten in of sluiten contracten met zelfstandige reders. Op enkele uitzonderingen na zijn de veerdiensten gratis voor de gebruiker. Een voorbeeld van een zeer functionele veerdienst is het voet- en fietsveer Jan Van Eyck over de Schelde tussen Hemiksem en Bazel, dat dagelijks door veel scholieren uit Hemiksem gebruikt wordt om naar het Sint-Jorisinstituut in Bazel te gaan. Op weekdays zijn er twee afvaarten per uur van 5 u 's morgens tot 23.30 u 's avonds.



3 4



OUDENAARDE

FIETSDOORSTEEK LANGS SPOORWEG OP KRUISPUNT VAN BOVENLOKALE FIETSRoutes

Deze comfortabele fietsdoorsteek loopt gedeeltelijk langs een spoorwegbedding en is ongeveer 300 m lang. Op de kruising met de drukke Matthijs Casteleinstraat werd een veilige fietsoversteekplaats voorzien.



[Link naar Open StreetMap](#)

Situering van de schakel

De doorsteek komt beneden aan de Schelde uit op Spei en Tussenmuren ❶. De drukke Matthijs Casteleinstraat ligt daar op een talud en steekt via een brug de Schelde over. In het zuiden takt de doorsteek aan op een fietsweg die onder de spoorweg doorloopt in zuidoostelijke richting naar Leupegem en westelijke richting naar Diependale ❷.

Planningscontext

De fietsdoorsteek bevindt zich op een kruispunt van verschillende bovenlokale fietsroutes. De realisatie was een samenwerking tussen Stad Oudenaarde en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De aanleg werd meegefinancierd door het Vlaams Gewest ter compensatie voor het ontbreken van de fietsvoorzieningen op de gewestweg N60. De doorsteek is deels eigendom van de stad en deels eigendom van Infrabel. Het fietspad mag door Infrabel gebruikt worden als doorgang voor onderhoudswerken aan de sporen en het talud.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Zowel recreatieve als functionele fietsers gebruiken de doorsteek. De functionele gebruikers zijn vooral scholieren en pendelaars richting het station en het centrum van Oudenaarde, maar ook veel functionele langeafstandsfietzers richting Gent, vermits de fietsverbinding deel uitmaakt van het bovenlokale fietsroutenetwerk. De geplande bewegwijzering naar Bevere en Leupegem, twee woonkernen resp. ten noorden en ten zuiden van Oudenaarde, is conform de bewegwijzering van bovenlokale fietsroutes door de provincie Oost-Vlaanderen.

Gebruikscomfort

De fietsweg is volledig aangelegd in beton en 3 m breed. Het onderhoud, maaien van de bermen en ijs- en sneeuwvrij houden, is ten laste van Stad Oudenaarde.

Verkeersveiligheid

De fietsschakel wordt in het midden van het traject doorkruist door de drukke Matthijs Casteleinstraat waar een snelheidsbeperking van 50 km/u geldt. Door het brede wegprofiel wordt hier vaak veel sneller gereden. Op de kruising werd dan ook veel aandacht besteed aan de aanleg van een veilige fietsoversteek met asverschuiving, beperking van de wegbreedte en signalisatie en wegmarkeringen voor zowel automobilisten als fietsers ② ③.

Belevingskwaliteit

Hoewel de fietsdoorsteek door stedelijk gebied loopt, is het er aangenaam fietsen in een groene omgeving. Het gedeelte tussen de Jan Baptist Eeckhoutskaai en de Matthijs Casteleinstraat is volledig verlicht. Verder wordt het fietspad mee verlicht door de verlichting van een naburig parkeerterrein.



“Door de realisatie van de doorsteek is er niet alleen een kortere route beschikbaar naar en van het centrum van Oudenaarde (Grote Markt op ongeveer 600-800 m) maar kunnen ook de drukke Doornikstraat en een deel van de Matthijs Casteleinstraat vermeden worden”.

Stef Broodcoorens, consultant Mobiliteit van stad Oudenaarde

③ ④



⑤



ROESELARE

INBUIZING VAN KROMMEBEEK, SCHAKEL IN WANDEL- EN FIETSRROUTE

Een aangename en comfortabele trage verbinding voor fietsers en voetgangers kwam tot stand door het inbuizen van de Krommebeek aan de Ardooisesteenweg.

Situering van de schakel

Ter hoogte van de Ardooisesteenweg (N37) werd de Krommebeek overwelfd over een lengte van 100 m waardoor een aansluiting werd gemaakt met een verderop gelegen pad ②. Door de realisatie van deze missing link werd een zeer comfortabele en aangename trage noord-zuidverbinding gecreëerd tussen Beveren ten noorden van Roeselare en Batavia in het zuiden.

Planningscontext

Het inbuizen van de beek gebeurde in de loop van 2003-2004 op initiatief van Provincie West-Vlaanderen, Dienst Waterlopen. Het betrokken perceel is eigendom van de provincie. De realisatie van de schakel kaderde binnen de langetermijnvisie van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Roeselare (2012) waarin de noord-zuidas voor langzaam verkeer is opgenomen van de Zwaaihoek in het zuiden tot aan de ring in het noorden. Het tracé langs de Krommebeek is daarvan een onderdeel.



[Link naar Open StreetMap](#)

Het volledige traject doorkruist verschillende bestemmingsplannen en masterplannen waar telkens een deel van het tracé is ingekleurd.

“Pendelaars nemen het fietspad vanuit Beveren naar de ambachtszone in het zuiden; scholieren fietsen via de noord-zuidas naar de scholen in het centrum, de Broedersschool in de Mandellaan en de Spanjeschool in de Vlierwegstraat in het zuidoosten.”

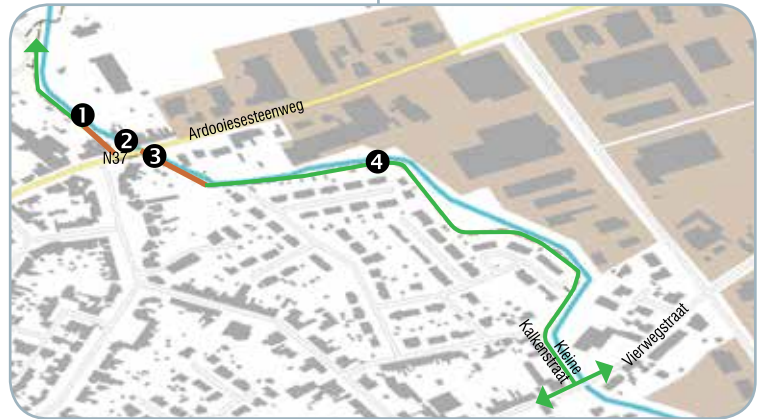
Brecht Vandelanotte, verkeersconsulent stad Roeselare



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De Krommebeek is opgenomen in het recreatief fietsnetwerk van de provincie West-Vlaanderen en het vernieuwde fietsnetwerk 2.0 (vanaf voorjaar 2016). Het pad ligt op het knooppuntennetwerk tussen knooppunten 26 en 28. Het is een schakel in de noord-zuidfietsverbinding. Deze as verbindt Batavia in het zuiden met het centrum van Roeselare en loopt vanuit het centrum van Roeselare door naar Beveren en de sportinfrastructuur van Beveren in het noorden. Het fietspad wordt zowel voor woon-werk-, woon-schoolverkeer als recreatief verkeer gebruikt.



Gebruikscomfort

Het fietspad is zeer comfortabel voor fietsers: voldoende breed en vlak. Over het hele traject werd verlichting en bewegwijzering aangebracht.

Verkeersveiligheid

Aan de kruising met de Ardooisesteeweg is een veilige oversteekplaats voorzien, met duidelijke waarschuwing voor het gemotoriseerd verkeer door middel van signalisatie en markering van de fietsoversteek en het zebepad op het wegdek ②③. Aan de oversteek werden ook snelheidsremmers op het fietspad aangebracht om ook fietsers te vertragen. Het fietspad is een veilig en aangenaam alternatief voor de drukke Ardooisesteeweg, de Mandellaan ⑤ en de Beverseesteeweg.

Belevingskwaliteit

Door de overwelving van de Krommebeek werd een missing link ingevuld, zodat een zeer comfortabele en aangename trage noord-zuidverbinding tot stand kwam van Beveren via Roeselare naar Batavia. Hierlangs kunnen fietsers het drukke verkeer mijden en genieten van een groene en waterrijke omgeving.

③ ④



⑤



SCHILDE

VEILIGE DOORSTEEKJES VANUIT WOONWIJK NAAR BUSHALTE

Een aaneenschakeling van doorsteekjes door een woonwijk zorgt er voor dat fietsers en voetgangers een directe en veilige verbinding hebben naar een bushalte langs een drukke gewestweg.

Situering van de schakel

Deze trage verbinding loopt doorheen een autoluwe woonwijk die grenst aan de Turnhoutsebaan (N12). De schakel verbindt Den Hert, Gersblok en de Albert Van Dijkstraat ❶ met de nabijgelegen bushalte op de drukke gewestweg ❶.

Planningscontext

Deze trage verbinding is één van de 116 doorsteekjes en trage wegen die de gemeente Schilde in 2011 op haar grondgebied heeft geïnventariseerd. Op basis van de inventaris werd een tragewegenplan opgesteld, met de bedoeling een volwaardig tragewegennetwerk uit te bouwen, zodat in de toekomst alle attractiepolen binnen de gemeente te voet en met de fiets bereikbaar zullen zijn. Het plan bevat een combinatie van kleine maatregelen, zoals snoeien, straatvegen en herstellen van de betegeling van paden, maatregelen op middellange termijn, zoals verlichting voorzien en juridische zaken afhandelen, én maatregelen op lange termijn, waaronder het eerherstel van oude, soms verdwenen wegen.

Bij het opstellen en uitvoeren van het tragewegenplan werd nauw samengewerkt met andere diensten van het gemeentebestuur. Zo werkte de Milieudienst bijvoorbeeld aan een algemeen plan rond de inplanting van zitbanken en vuilnisbakken. Ook bij de herinrichting van openbaar domein of bij een RUP zijn trage wegen een belangrijk actiepoint: zo werden bijvoorbeeld bij de herinrichting van een weide naar een speelplein ook wandelwegen voorzien.



[Link naar Open StreetMap](#)



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

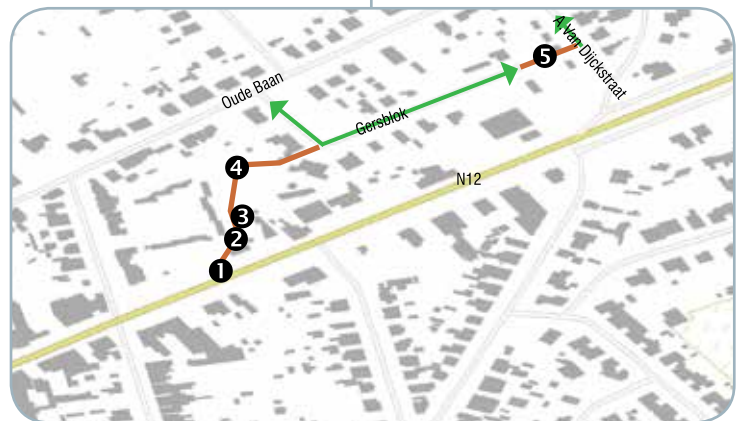
Via deze aaneenschakeling van doorsteekjes kunnen de omwonenden sneller te voet en met de fiets aan de bushalte op de Turnhoutsebaan geraken.

Gebruikscomfort

De doorsteken zijn in betonklinkers aangelegd en 1 tot 2 m breed. De paden zijn voldoende comfortabel voor zowel fietsers als voetgangers.

Verkeersveiligheid

De aaneenschakeling van doorsteekjes vormt een veilig alternatief voor de drukke, zeer onveilige Turnhoutsebaan.



Realisatie van een brug in het kader van het tragewegenplan van Schilde

In samenwerking met de gemeente Schoten en de provincie Antwerpen werd De Stok, een trage half verharde weg door het parkdomein Iepenburg, van een nieuwe brug over het Klein Schijn voorzien. De kosten werden gelijk verdeeld tussen Schilde en Schoten. Binnenkort zal er ook openbare verlichting geplaatst worden langs De Stok, zodat de scholieren ook in het donker gebruik kunnen maken van deze snelle en veilige verbinding tussen 's Gravenwezel en Schoten.



"Ook los van het tragewegenplan blijft het belangrijk om andere diensten warm te maken voor het belang van trage wegen, want niet alle toekomstige kansen en ontwikkelingen kunnen in een tragewegenplan vervat zitten."

Ria Vinckx, themaconsulent Mobiliteit, gemeente Schilde

3 4



5



SCHILDE

RIJSBLOKPARK, SCHAKEL TUSSEN GEMEENTELIJKE DIENSTEN EN COMMERCIËLE CENTRUM

Duurzaamheid en toegankelijkheid vormden de twee basisprincipes voor de aanleg van een doorsteek voor fietsers en voetgangers door een parktuin in het centrum van Schilde.

Situering van de schakel

Een verhard pad van 70 m verbindt het commercieel centrum van Schilde met het gemeentehuis, het politiekantoor en de bibliotheek ❶. Het pad werd geïntegreerd in het nieuwe gemeentelijke Rijsblokparkje en loopt in het zuiden uit op de Rijsblokstraat ❷, die de verbinding maakt naar de Turnhoutsebaan.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

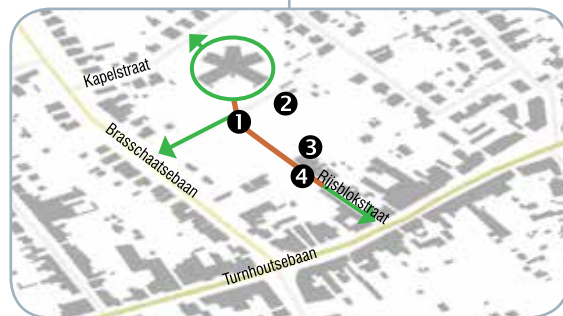
In 2006 kocht de gemeente een gedeelte van een grote particuliere parktuin. Deze was volledig verwaarloosd. Een herinrichtingsplan werd opgesteld, waarin natuurbehoud voorop stond. Een voetgangers- en fietspad werd mee opgenomen in het ontwerp als directe verbinding tussen het gemeentehuis en het commerciële centrum. Daarnaast werden recreatieve functies voorzien langs de wandelpaden en een aantal speelelementen. De herinrichting werd als voorbeeldproject gezien voor de realisatie van boom- en wortelvriendelijke constructies bij de aanleg van wegen en openbare ruimte. Naast duurzaamheid was ook toegankelijkheid een belangrijk aandachtspunt. De herinrichting van het openbare park werd gerealiseerd in 2011.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De doorsteek vormt een aangename en veilige verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het gemeentehuis met bibliotheek en het commerciële hart van Schilde langs de Turnhoutsebaan. Door de nieuwe schakel wordt het traject tussen het gemeentehuis en de Rijsblokstraat met 200 m ingekort en kunnen fietsers en voetgangers de drukke gewestweg mijden om in het centrum te geraken. Vanop de randparking aan het gemeentehuis is de verbinding met het commerciële centrum ook verbeterd.



Gebruikscomfort

De doorsteek voor fietsers en voetgangers is 3,50 m breed en werd gerealiseerd in zwevende betonplaten. Deze zware constructie wordt gedragen door gegalvaniseerde staalprofielen. Die fundering werd boven het pad verder uitgewerkt tot een poorteffect, een stalen pergola met sfeervolle verlichting ❶. Voor de realisatie werd samengewerkt met het Centrum voor toegankelijkheid van de provincie Antwerpen waardoor het pad volledig toegankelijk is voor rolstoelgebruikers ❷.

Verkeersveiligheid

Dankzij de doorsteek moeten fietsers en voetgangers zich niet meer langs de drukke gewestweg begeven. Bij de aansluiting ervan op de parking aan het gemeentehuis werden borden geplaatst die autobestuurders erop wijzen dat er fietsers uit beide richtingen kunnen komen. De doorsteek is niet toegankelijk voor autoverkeer.

Belevingskwaliteit

Bij de realisatie werd heel veel aandacht besteed aan vormgeving en verlichting. Het resultaat is zeer geslaagd. De fiets- en wandeldoorsteek ligt aan de zijkant van het mooie parkje in het centrum van Schilde. Langs de wandelpaden die doorheen het parkje kronkelen zijn zitbanken voorzien die passanten uitnodigen om er te verpozen. De doorsteek en de paden in het parkje werden op een vernuftige en comfortabele manier toegankelijk gemaakt.

“Het pad wordt vooral gebruikt door bezoekers van het gemeentehuis en de bibliotheek, maar ook voor de bewoners van de wijk Picardië is het een kortere en veiligere route naar het centrum.”

Ria Vinckx, themaconsulente mobiliteit gemeente Schilde

❸ ❹



SINT-NIKLAAS

INBREIDINGSPROJECT SINT-ROCHUSHOF MET DOORSTEEK EN BUURTPARKJE

De realisatie van deze fiets- en voetgangersdoorsteek is een onderdeel van een inbreidingsproject op een vroegere schoolsite waarbij 30 nieuwe wooneenheden en een waardevol stadsparkje gecreëerd werden.

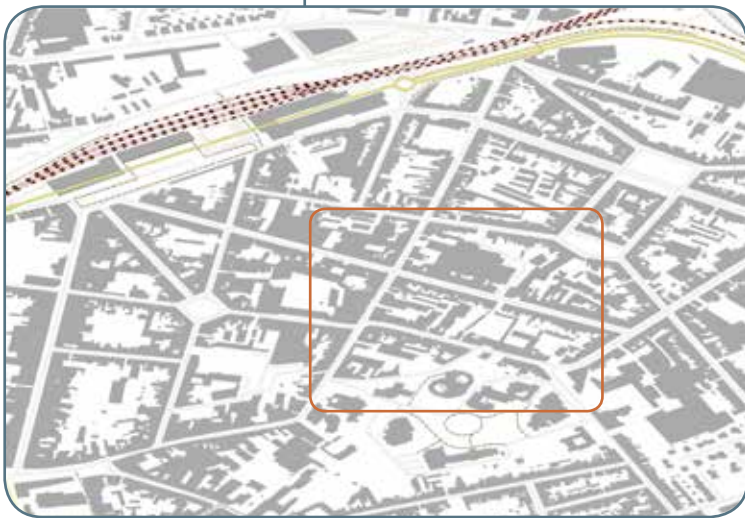
Situering van de schakel

Het inbreidingsproject situeert zich in een woonblok gelegen tussen de Truweelstraat, de Mercatorstraat, de Klein-Hulststraat en de Antwerpsesteenweg. De doorsteek verbindt de Mercatorstraat met de Klein-Hulststraat. Van hieruit is de afstand tot het station 700 m en tot de Grote Markt 800 m.

Planningscontext

De voetgangers- en fietsersdoorsteek werd in 2010 gerealiseerd als onderdeel van een inbreidingsproject op de site van een vroegere jongensschool. De speelplaats werd omgevormd tot een groen en verkeersarm binnenplein. Het schoolgebouw en de later bijgebouwde prefabklassen werden omgebouwd tot 18 wooneenheden. Het kloostergebouw aan de Klein-Hulststraat maakte plaats voor een nieuwbouw met 12 wooneenheden, die eigendom zijn van het OCMW. De directeurswoning werd als kinderdagverblijf ingericht en wordt uitgebaat door de stad. In de Klein-Hulststraat loopt een smalle passage onder de sociale woningblok door ⑤. In de Mercatorstraat is een bredere doorgang voorzien, die door de bewoners ook gebruikt wordt als toegang tot hun parkeergarage ⑥.

De inbreiding is het resultaat van een samenwerking tussen de Stad Sint-Niklaas, OCMW van Sint-Niklaas en Interwaas en kreeg steun van POD Maatschappelijke dienst Grootstedenbeleid.



[Link naar Open StreetMap](#)

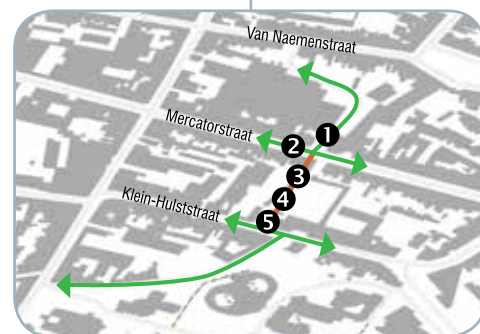
① ②



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De schakel door Sint-Rochushof is 100 m lang. In vergelijking met het alternatieve traject langs de Truweelstraat is dat een afkorting van ongeveer 300 m. De doorsteek wordt voornamelijk gebruikt door buurtbewoners. In het noorden kunnen fietsers en voetgangers verder doorsteken via de parkings van enkele handelszaken, zoals HUBO en Woonmarket, naar de Van Naemenstraat ❶. In het zuiden ligt in het verlengde van de doorsteek de Papenakkerstraat, een rustige eenrichtingsstraat waar het aangenaam is om te fietsen. Het aaneenschakelen van al deze trage verbindingen zorgt voor een fijnmazig netwerk in de binnenstad.



Gebruikscomfort

Het bestrating van de doorsteek is uitgevoerd in grijze betonklinkers. De doorsteek is volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers: drempelvrij met een obstakelvrije breedte van 2 meter.

Verkeersveiligheid

De oversteekplaats aan de drukke Mercatorstraat is beveiligd met een verkeersplateau en een zebrapad ❷. In de Klein-Hulststraat is er geen beveiligde oversteekvoorziening. Gebruikers van de doorsteek worden bij het naderen van de Klein-Hulststraat wel verwittigd door middel van gestreepte paaltjes ❸.

Belevingskwaliteit

De doorsteek loopt langs een grasveld met bomen en een bloemenperk. Banken nodigen uit om even te verpozen. Vuilnisbakken zijn voorzien. Op het pleintje is een kinderdagverblijf gelegen wat de doorsteek zeer gegeerd maakt bij ouders met kleine kinderen. De opname van de doorsteek in een sociale, literaire en architecturale wandeling van de stad Sint-Niklaas met infopanelen over de historische waarde van de site draagt bij tot de bekendheid ervan bij inwoners en bezoekers.

“Het speciale aan deze doorsteek is dat de functionaliteit (kortere weg voor de zachte weggebruiker) wordt gekoppeld aan het vervullen van de nood aan groene openbare ruimte in de buurt.”

Joanne Uvin, Dienst mobiliteit stad Sint-Niklaas

❸ ❹



❺



TURNHOUT

FIETSERS- EN VOETGANGERSBRUG OVER KANAAL

De fietsers- en voetgangersbrug over het Kanaal Dessel-Schoten is een cruciale lokale schakel van het centrum van Turnhout naar de open ruimte ten noorden van het kanaal, maar ook een belangrijke bovenlokale schakel in het fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen.

Situering van de schakel

De brug en het fietspad verbinden een geplande woonwijk met ongeveer 2.800 woningen ten noorden van het kanaal met het station en het stadshart van Turnhout.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

Het nieuwe fietspad en -brug loopt op de vroegere spoorlijn 'Bels Lijntje' tussen Turnhout en Tilburg. Eind jaren tachtig werd op de oude spoorbedding tussen Turnhout en de grens met Nederland een fietspad aangelegd, genoemd naar de oude spoorlijn. Bij de realisatie van de fietsbrug in 2012 werd het fietspad verder zuidwaarts doorgetrokken tot aan het station van Turnhout. De aanleg van de brug werd gefinancierd door Provincie Antwerpen en Stad Turnhout en gesubsidieerd door de Europese Unie en het Fietsfonds.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Turnhout (2007) en het Kaderplan: Multifunctioneel ontwikkelingsperspectief en strategisch beleidsplan voor het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (2005) vormden de basis voor de realisatie van deze trage verbinding.



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

De fietsers- en voetgangersbrug verbindt twee fietsostrades van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen: de fietsostrade in oost-westrichting op het noordelijke jaagpad langs het Kanaal Dessel-Schoten en de fietsostrade Turnhout-Herentals (nog niet gerealiseerd) in noord-zuidrichting. Op het kruispunt takt ook de toeristische fietsroute Bels Lijntje aan.

Gebruikscomfort

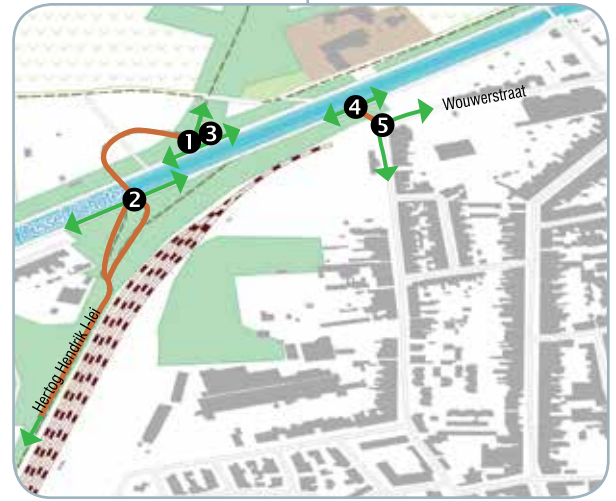
De fietsbrug is een stalen boogbrug van 46 m lang. De brug moest enerzijds voldoende hoog zijn voor het scheepvaartverkeer en anderzijds qua hellingsgraad vlot toegankelijk blijven voor fietsers. Vanuit architectonisch oogpunt is daarom gekozen voor een boogbrug. Op het kruispunt van de verschillende bovenlokale fietsroutes is bewegwijzering aanwezig, zodat fietsers zich makkelijk kunnen oriënteren ③. Het fietspad is zeer comfortabel uitgevoerd: volledig in asfalt, voldoende breed en vlak.

Verkeersveiligheid

Waar het kanaal vroeger een barrière vormde, zorgt de fietsbrug voor een directe en veilige verbinding vanuit het noorden van het kanaal naar het station van Turnhout. Ook de woonwijken die gelegen zijn in de buurt van het kanaal kregen hiermee een autovrije en snelle verbinding naar het station.

Belevingskwaliteit

De fietsbrug brengt het kanaal dicht bij het stadscentrum. In deze groene zone langs het water is het leuk om te wandelen, te fietsen en te verblijven. Alleen al voor het mooie uitzicht op Turnhout is de brug een trekpleister. 's Avonds is de brug sfeervol verlicht. Aangename picknick- en rustplekken zijn langs beide oevers van het kanaal voorzien met zitbanken, tafels en vuilnisbakken.



"In de marge van de realisatie van de fietsbrug werd vanaf het zuidelijke jaagpad iets meer oostwaarts en de Wouwerstraat een nieuw doorsteekje aangelegd in dolomiet ④. Hiermee werd een extra directe, aangename en veilige trage verbinding tussen de noordelijk gelegen woonwijken van Turnhout (o.a. Melkhoek), het station en de Nieuwe kaai gecreëerd. Naast dit doorsteekje werd een buurtpleintje aangelegd met zitbanken en in de bocht van de Wouwerstraat is een verhoogd verkeersplateau aangelegd als snelheidsremmende maatregel ⑤."

Cedric Heermans, dienst Ruimtelijke ordening stad Turnhout

③

④

⑤



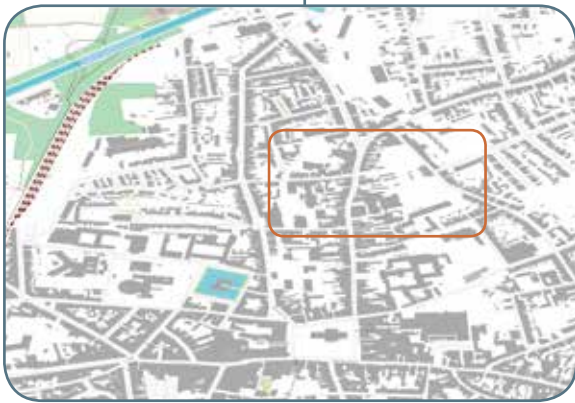
TURNHOUT

DOORSTEELK OVER PARKING PATERSSSTRAAT, SCHAKEL IN OOST-WEST FIETSAS

Een verkavelingsaanvraag voor een onbebouwd, privaat perceel vormde een opportuniteit voor de stad om een ontbrekende schakel in een directe, veilige en aangename oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers te realiseren in het centrum van Turnhout.

Situering van de schakel

De doorsteek situeert zich tussen de drukke Patersstraat in het oosten ❶ en de rustige Vredestraat in het westen ❷. Hij ligt in het verlengde van de Koning Albertstraat en de Elf Novemberlaan en is de ontbrekende schakel in een veilige en directe trage verbinding tussen het stadscentrum en het station en de woonwijken in het noordoosten van Turnhout. Deze nieuwe verbinding is een veilig en aangenaam alternatief voor de drukke Steenweg op Oosthoven meer noordwaarts.



[Link naar Open StreetMap](#)

Planningscontext

De aanleiding voor de realisatie van de doorsteek in 2014 was de stedenbouwkundige aanvraag door vzw de Volksverheffing voor de inrichting van een private parking op haar perceel. Hierbij werden een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden opgelegd door de stad Turnhout waaronder het voorzien van een doorsteek voor fietsers en voetgangers. De inrichting van de doorsteek gebeurde ten laste van de grondeigenaar. De doorsteek werd juridisch verankerd door middel van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.



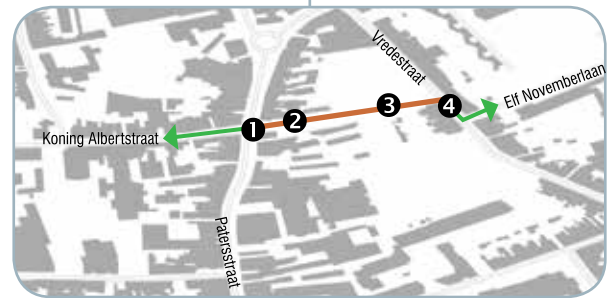
❶ ❷



Waarom is dit een slimme schakel?

Directheid

Samen met de Elf Novemberlaan en de Koning Albertstraat vormt de doorsteek een veilige en korte fietsverbinding voor de inwoners van de woonwijken in Oost-Turnhout (Melkhoek en Meuletiende) naar het stadscentrum en het station. Met de doorsteek wordt de hoek in het noorden gevormd door Vredestraat, Steenweg op Oosthoven en Patersstraat afgesneden.



Gebruikscomfort

De doorsteek loopt gedeeltelijk over de (gratis) stadsparking Patersstraat ❶ en is ongeveer 150 m lang. Hij is voldoende breed en volledig in asfalt aangelegd. Aan de Vredestraat ❷ en halfweg ❸ zijn paaltjes aangebracht om de doorgang voor auto's te verhinderen.

Verkeersveiligheid

De fietsverbinding langs de Elf Novemberlaan en de Koning Albertstraat vormt een veilig alternatief voor de drukke Steenweg op Oosthoven en de Patersstraat.

De nieuwe private parking werd ontsloten via de Patersstraat, om geen extra verkeersdrukke te creëren in de Vredestraat die als woonerf ingericht is. Op de parking zijn wel conflictsituaties mogelijk tussen fietsers en parkerende voertuigen.

Belevingskwaliteit

Het nieuwe fietstraject loopt via woonerven en eenrichtingsstraten, waardoor het een zeer aangenaam en comfortabele route is. Het is een perfecte stimulans om de auto thuis te laten en om met de fiets naar het centrum komen.

❸ ❹



4 DE DOORSTEEKJESKAART: SLIMME SCHAKELS IN DE PRAKTIJK

4.1 INLEIDEND

De vele inspirerende voorbeelden van slimme schakels tonen het aan: de kennis én de praktijk zijn beschikbaar om gaten in voetgangers- en fietsnetwerken op te vullen. Met juiste en vaak creatieve ingrepen op de aangewezen plaats. Om mensen effectief te laten stappen en fietsen, moeten steden en gemeenten inzetten op een netwerk dat mensen kan verleiden. Slimme mobiliteitsschakels rijgen niet alleen de losse eindjes in het netwerk aan elkaar. Een knappe fietsbrug, een poortgebouw dat toegang geeft tot een park als stadsoase of een voetveer over binnenwater... Functioneel, zeer zeker, maar ook **permanente uitnodigingen** om te voet te gaan of de fiets te nemen.

De **eisen**³⁶ die de gebruiker stelt aan een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsen klinken vertrouwd. Logischerwijs houden ze verband met de factoren die de de schakels (als onderdelen van het netwerk) slim maken (zie hoofdstuk 2). Het gaat over de connectiviteit³⁷, de continuïteit³⁸ en de directheid³⁹ van een netwerk. Een andere belangrijke eis die aan een netwerk wordt gesteld is de eerder subjectieve factor aantrekkelijkheid.⁴⁰ Dat hier in de praktijk niet steeds aan voldaan wordt, hoeft geen betoog. De verschillende netwerkeisen worden besproken op p. 78.

Gelukkig wil dat niet zeggen dat de kiemen van een netwerk voor voetgangers en fietsers afwezig zouden zijn. Los van alle theoretische eisen is de plaatselijke realiteit van stappen en fietsen het vertrekpunt voor een goed begrip van de kwaliteiten en knelpunten van een bestaand netwerk. In dit hoofdstuk schuiven we dan ook een participatieve **methodiek** naar voor om het zachte vervoersnetwerk in kaart te brengen. Een aanpak op maat die aanpasbaar is voor zoveel mogelijk lokale besturen.

Bij het onderzoek naar doorsteekjes in stedelijke of 'residentiële' context valt de meeste **expertise bij de inwoners** zelf te halen. Met het oog op een concreet product, het creëren van een doorsteekjeskaart, wordt het participatietraject tastbaar. Het voordeel is dat het traject van een wit blad start. Er zijn geen vooropgestelde plannen om die af te toetsen. Maar er is wel een verwachting of een latent engagement: een betere plek voor wandelaars en fietsers.

En zo tonen inwoners hun eigen routes en becommentariëren ze. Met de vrijheid om verbetervoorstellen te formuleren. Waarom neemt iemand liever de drukke autobaan zónder fietspad in plaats van een autovrij pad langs de beek dat een goeie vijftig meter verder ligt? Allicht is er een grondige verklaring die verscholen ligt in een combinatie van connectiviteit, directheid of continuïteit. Of misschien zelfs een dosis aantrekkelijkheid. Maar alleen de gebruikers zelf kunnen hier een écht antwoord bieden. De **beleidsvoorstellen** die vanuit de bewoners komen, worden dan getoetst aan en gestructureerd volgens de netwerkeisen (zie p. 78).



³⁶ WILLEMS, P., 2014, Slimme mobiliteitsschakels, onderzoek naar een fijnmazig fiets en voetgangersnetwerk, scriptie VLITS (miv. opmerkingen prof. dr. Dirk Lauwers)

³⁷ WALKON (2009), Walkability Toolkit, Ontario Communities walkON project, Canada, p. 7.

³⁸ HOWARD, C., BURNS, E., 2001. Cycling to work in Phoenix: Route choice, travel behavior, and commuter characteristics. Transportation Research Record, 1773(1), p. 39-46.

³⁹ GOMMERS, M.J.P.F., BOVY, P.H.L., 1987. Routekeuzegedrag en netwerkgebruik. Technische Universiteit Delft, Delft.

⁴⁰ GEHL, J., Cities for People, 2010.



4.2 ROESELARE, PILOOTSTAD

De doorsteekjeskaart-methodiek werd uitgetest en op punt gezet in samenwerking met de stad **Roeselare**. De keuze voor deze West-Vlaamse centrumstad kwam er niet toevallig. Het stadsbestuur stelde zich na een open oproep⁴¹ kandidaat voor de praktijktest van dit project.

Een eerste screening van de kandidaturen gebeurde op basis van de stadsmonitor 2011.⁴² Er werden **mobiliteits-indicatoren** in rekening gebracht om aldus een rangschikking te kunnen maken van de kandidaturen.

Oplopende rangschikking (6 laagst scorende van de 13 centrumsteden op de geselecteerde indicatoren)						
Bereikbaarheid van het centrum	Aalst 88,8 %	Sint-Niklaas 90,8 %	Roeselare 91,6%	Turnhout 91,8%	Kortrijk 91,8 %	Genk 92,7 %
Verkeersveiligheid van de fietspaden	Gent 31,7 %	Turnhout 33%	Aalst 33,6%	Roeselare 38,7%	Kortrijk 44,0 %	Sint-Niklaas 45,9%
Tevredenheid staat van voet- en fietspaden	Turnhout 22,1%	Aalst 24,8 %	Gent 33,0%	Sint-Niklaas 34,9%	Antwerpen 36,5 %	Roeselare 36,6%
Basismobiliteit van een wijk	Genk 46,1%	Roeselare 49,9%	Kortrijk 56,2%	Hasselt 65,9 %	Sint-Niklaas 76,6%	Turnhout 81,7%

De keuze voor Roeselare blijkt uit deze cijfers voor de hand te liggen. Maar ook het engagement van het stadsbestuur was belangrijk in het opstarten van de samenwerking. De intentie om beleidsmatig in te zetten op het verbeteren van de mobiliteit voor voetgangers en fietsers weerspiegelt zich in de eerste plaats in het bestuursakkoord⁴³ van de stad. Het stadsbestuur huldigt in het akkoord het STOP-principe als basis voor het mobiliteitsbeleid en wil pro-actief inspelen op ruimte voor trage mobiliteit. De stadsvernieuwingsprojecten aan het station en de wijk Krottegem krijgen een vervolg in het stadscentrum met de bedoeling het autoluw te maken. Een rode draad doorheen de stadsvernieuwing is het faciliteren van **vervoersalternatieven** voor de wagen.

Een ideale voedingsbodem dus voor Slimme Mobiliteitsschakels en het testen van de participatieve methodiek 'doorsteekjeskaart'. In het kader van de samenwerking met de stad Roeselare werd er dan ook een ad hoc-**project-groep** opgericht die bestond uit enkele ambtenaren van de stad en de projectmedewerker van Trage Wegen vzw. De voorbereidende en coördinerende werken voor de stappen die verder in dit hoofdstuk beschreven staan gebeurden telkens door deze projectgroep.

Ten slotte: hoewel de doorsteekjeskaart werd uitgetest in de stedelijke context van Roeselare, is de methodiek eveneens toepasbaar in randstedelijke en eerder landelijke gemeenten. Binnen het gekozen projectgebied (zie verder, p. 70) in de pilotstad zijn de ruimtelijke typologieën die terug te vinden vallen in randstedelijke en plattelandsgebieden overigens eveneens aanwezig.

41 Deze open oproep, gericht op alle Vlaamse centrumsteden, werd gelanceerd in juni 2013

42 Stadsmonitor 2011, Kenniscentrum Vlaamse Steden, www.thuisindestad.be, 2013

43 Stad Roeselare, Bestuursakkoord 2013-2018: "Een bruisend, groen, sociaal en ondernemend Roeselare"

4.3 AAN DE SLAG MET SLIMME SCHAKELS!

De doorsteekjeskaart-methodiek gaat van start met een **voorbereidende fase**. Zoals hierboven geschreven, is het raadzaam te werken met een **projectgroep**. Een dergelijk project vraagt immers de inzet van verschillende gemeentelijke diensten. Vanuit de ervaring in Roeselare kan de samenwerking met een externe actor als **projectfacilitator** alleen maar aanbevolen worden. In het pilootproject nam Trage Wegen vzw deze rol op: het voorbereiden, inplannen en coördineren van het participatietraject.

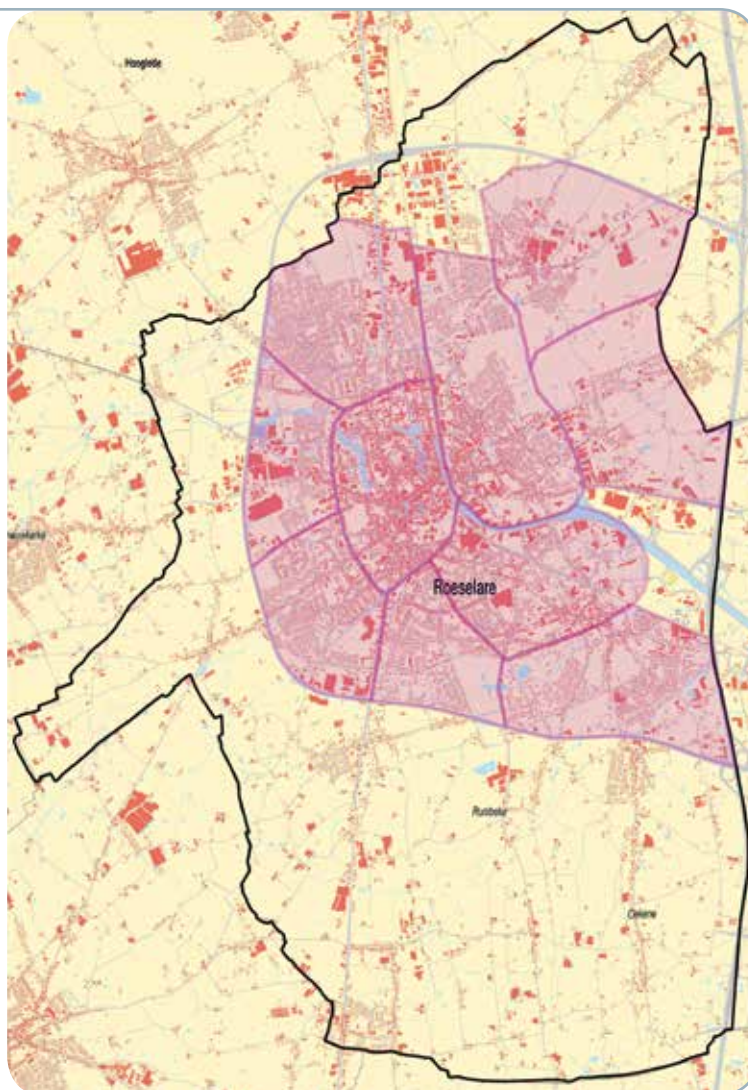
Afbakening projectgebied

Eerste logische stap: bepaal het **projectgebied**. Komt er een doorsteekjeskaart voor het hele grondgebied of is de focus beperkt tot één enkele wijk of deelgemeente? Hou daarbij rekening met de implicaties van een groot projectgebied. Hoe groter het gebied, hoe meer er over algemeenheden of reeds gekende uitdagingen zal gepraat worden en dat is niet de bedoeling.

Het gevolg hiervan is dat voor een grondgebiedsdekkende doorsteekjeskaart het projectgebied moet worden opgedeeld in werkbare stukken van maximaal 4 km².

Neem de afbakening van het projectgebied dus niet te ruim als je middelen en potentiële tijdsinzet beperkt zijn. Een gebied opdelen gebeurt best in logische eenheden: op wijkniveau, rekening houdend met barrières als gewestwegen, kanalen, spoorwegen, enz. Een dergelijke indeling is concreet en wordt door de bewoners beter begrepen.

In Roeselare omvatte het projectgebied –in het lichtpaars– nagenoeg de volledige oppervlakte binnen de grote ring en de E403. De bijna 27 km² werd verdeeld in 10 werkbare delen (donkerpaarse scheidelijnen). Het gebied is erg verscheiden, met een grote diversiteit aan wegen. In het kleine historisch centrum zijn er woon- en winkelstraten. De woonwijken met de klassieke autostraten maar ook met heel veel doorsteekjes. Er zijn KMO-zones met industriewegen en zelfs binnen de grote ring dringt het landbouwgebied de stad binnen. Dat blijkt ook uit de wegcategorisering van de stad (hoofdstuk 5): nagenoeg alle wegcategorieën zijn in het projectgebied terug te vinden.



(c) Achtergrond GRB-AGIV

De basiskaart opmaken

Een zo **volledig mogelijke plattegrond** per deelgebied dient als basis voor de bevraging. Op deze plattegrond moet de meest recente weergave van een wijk weergegeven worden. Deze gegevens zijn meestal op de administratieve diensten beschikbaar, zeker voor wat de centrumsteden betreft. Toch kunnen we er niet zomaar vanuit gaan dat de GIS-dienst over de meest actuele kaart van het grondgebied beschikt: doorsteekjes zijn erg fijnmazige kaarteenheden die vaak tussen de mazen van het net glijpen. Huizen, winkels en bedrijven worden gebouwd, afgebroken of uitgebreid. Op een mum van tijd kunnen hele stadsdelen er na een stadsontwikkelingsproject anders uitzien.

De opmaak van de basiskaart verdient daarom de nodige aandacht. Een basiskennis van een geografisch informatiesysteem (GIS) is dan ook een absolute vereiste. Als ambtenaar of projectfacilitator kan je natuurlijk ook beroep doen op de GIS-dienst. Het gebruik van een alleenstaande installatie van een GIS-pakket⁴⁴ biedt echter heel wat voordelen en laat toe eigen gegevens eenvoudigweg aan de basiskaart toe te voegen. De doelstelling is een actuele **basislaag van alle wegen**, inclusief alle doorsteekjes, van het projectgebied samen te stellen. Maak er een zaak van zoveel mogelijk verschillende **brongegevens** te gebruiken en combineer ze.

Van zodra de basislaag van alle wegen en doorsteekjes compleet is, wordt de basiskaart opgemaakt. Daarvoor moet een gepaste achtergrondlaag gekozen worden, de zogenaamde onderlegger. Een **recente luchtfoto** als onderlegger maakt het zich oriënteren op de basiskaart voor de deelnemers iets makkelijker. Ga er immers van uit dat heel wat mensen moeite ondervinden met kaarten lezen! Een bijkomend voordeel van een luchtfoto zit in de hoeveelheid detail: zelfs (fout) geparkeerde wagens en andere tijdelijke belemmeringen worden zichtbaar. Mensen kunnen op een dergelijke kaart dus fijnere nuances leggen langsheen hun wandel- of fietstraject.

Duid nu **oriënteringspunten** aan op de kaart: de attractiepolen. Dat zijn plekken met gemeenschapsvoorzieningen zoals de bibliotheek, de sportinfrastructuur, het ziekenhuis, een cultureel centrum. Maar ook de administratieve diensten van de stad of de gemeente, natuurgebieden of parken en –niet te vergeten– scholen zijn attractiepolen. Een attractiepool is normaal gezien bij het brede publiek gekend.

Daarentegen zijn er ook **persoonlijke trekpleisters** zoals de bakker, de slager en de frituur. Dat persoonlijke kan erg letterlijk genomen worden: ook de grootouders, een hangplekje, een bushalte waar je dagelijks opstapt. Interessante informatie. Maar tijdens de voorbereidende fase hoort deze **niet op de basiskaart**. Bij de aanvang van de publieksparticipatie komt deze al gauw naar boven.

Nu de basiskaart klaar is, kan ze afgedrukt worden. Let daarbij op het **formaat** van de kaart. Dat moet voldoende groot zijn zodat de deelnemers makkelijk de plattegrond kunnen lezen. Voor de publieksparticipatie (zie p. 72) gaan ze immers aan de slag met aantekeningen, opmerkingen en stickers op de kaart zelf. Een oppervlakte van 2,5 à 4 km² op A0-formaat afdrukken levert een basiskaart op met voldoende detail. Een **planafdruk** dus.



Voor het pilootproject in Roeselare diende het vectorbestand van het Nationaal Geografisch Instituut als basis. Deze basisgegevens werden in de voorbereidende fase van het project nauwgezet aangevuld met alle extra gegevens over wegen, nieuwe verkavelingen en stadsontwikkelingsplannen van de GIS-dienst. De resterende wegen vanuit Openstreetmap.org werden als laatste toegevoegd. Een beperkte terreincheck haalde enkele anomalieën uit die naar boven kwamen van de verschillende datasets.

44 Het GIS-werk voor deze publicatie werd gemaakt met de gratis én open source GIS-software QGIS, www.qgis.org



OpenStreetMap, kortweg OSM, is een open source-project zonder winstoogmerk met als doel vrij beschikbare en vrij bewerkbare landkaarten te maken. Sinds 5 jaar wordt wereldwijd informatie over straten, rivieren, grenzen, kroegen en gebieden verzameld en opgeslagen in een vrij toegankelijke en aanpasbare database. Iedereen kan er aan meewerken, het invoeren en aanpassen van de informatie steunt volledig op vrijwilligers. Een Wikipedia, maar dan in atlasvorm als het ware. De toepassingen van OSM zijn oneindig. Iedereen met een beetje kennis van zaken kan op basis van dit gigantische crowdsourcing-project kaartmateriaal, routeplanners en geo-apps maken. In sommige gebieden van ons land bevat deze kaart recentere gegevens dan deze die te vinden zijn bij het Nationaal Geografisch Instituut. De kaarten bij de inspirerende voorbeelden in deze publicatie werden allemaal gemaakt met de wonderlijke vectoren uit OSM! Waarvoor uiteraard onze gewaardeerde dank!

www.openstreetmap.org



4.4 INWONERS DOEN HUN ZEGJE OVER SCHAKELS ÉN ROUTES

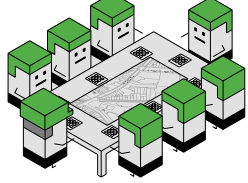
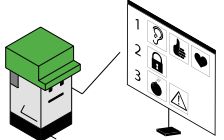
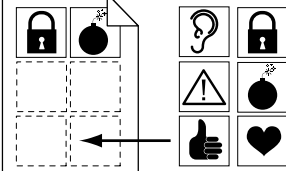
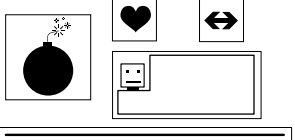
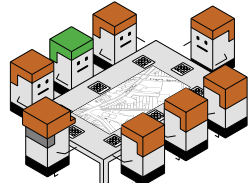
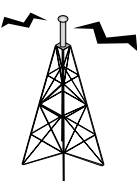
Vervolgens gaat de **participatiefase** van start. De doorsteekjeskaart-methodiek betreft de inwoners op twee vlakken: gegevens verzamelen over doorsteekjes, maar bovenal ook verbetervoorstellen formuleren. Dankzij deze vorm van participatie worden bovendien de inwoners rechtstreeks en onrechtstreeks gesensibiliseerd om meer te fietsen en te stappen.

Een doorsteekjesdiscussie dankzij Map-It

Zoals eerder vermeld, kan een basiskaart niet alle doorsteekjes en schakels bevatten. Om juist alle kansen voor voetgangers en fietsers te leren kennen -de kleine doorsteekjes en olifantenpaadjes inbegrepen- moet je heel lokaal de omgeving verkennen. En dat doen de buurtbewoners dag in, dag uit. Omdat zij hun buurt het best kennen, worden de participatievergaderingen best op wijk- of buurniveau georganiseerd.

Dergelijke bijkomsten nemen de vorm aan van een gerichte, maar open discussie. Die verloopt volgens de interactieve **Map-It gespreksmethodiek**. In essentie: samen nadenken over omgeving rond een grote kaart. De visualisering van opmerkingen en suggesties op kaart maakt het mogelijk met deelnemers met verschillende achtergronden op voet van gelijkheid projecten en voorstellen te bespreken. Bovendien bevordert de aanpak van de mapping niet alleen het delen van positieve ervaringen, maar biedt het ook mogelijkheden tot kritiek en debat. Communicatie staat centraal. Details komen aan de oppervlakte met behulp van de verschillende MAP-It-elementen. De methodiek legt de focus op gegevensverzameling én een meer kwalitatieve bevraging. En net daarom is ze zo geschikt voor de doorsteekjeskaart.

Het verloop ⁴⁵ uitgewerkt door de vakgroep Social Spaces aan de MAD-faculty (Media-Arts-Design) van de Katholieke Hogeschool Limburg (KHLim):

	Een MAP-It Kit bestaat uit een grote kaart en een of meer stickervellen voor elke deelnemer. Op basis van een groepsdiscussie worden deze op de kaart geplakt.
	Maximaal 7 deelnemers verzamelen zich rond een tafel, begeleid door een moderator. Bij meer dan 7 deelnemers, worden zij verdeeld over verschillende tafels. Op deze wijze wordt voor iedereen de drempel om mee te discussiëren, laag gehouden.
	De moderator leidt de deelnemers door middel van een goed getimede mapping scenario, waarbij elke fase vraagt om een specifieke set stickerpictogrammen.
	Het MAP-It systeem is open en gestructureerd tegelijkertijd. Deelnemers zijn vrij om aan te passen, te wijzigen en zaken aan de toolkit toe te voegen tijdens de workshop.
	Er zijn verschillende types van MAP-it kits en iconen beschikbaar op de website van de ontwikkelaars. De sets kunnen aangepast worden aan de noden van het project
	Er zijn verschillende soorten pictogrammen. Sommige zijn om te inspireren. Anderen om te labelen, te structureren, te koppelen of op verder te bouwen. Er zijn ook 'gaming' iconen die zijn ontworpen om constructieve wrijving te creëren, om controversie uit te lokken.
	Wanneer een groep klaar is met de kaart wordt een vertegenwoordiger gekozen om de kaart aan de andere groep(en) te presenteren. De iconen van elke groep worden afgedrukt in een andere kleur waardoor de visuele discussies, over de tafels heen, duidelijk worden.
	Kennis en tools kunnen makkelijk gedeeld worden. Op de website van de ontwikkelaars kan je je iconen en aangepaste MAP-It kits onder een Creative Commons licentie publiceren.

⁴⁵ <http://www.map-it.be/about>

Inwoners aan de tafel krijgen

Opnieuw hangt alles af van de schaal waarop de doorsteekjeskaart wordt aangepakt. In hoofdzaak zijn er twee strategieën om de inwoners van het projectgebied rond de tafel te krijgen.

Nodig de mensen zelf uit

De eerste vertrekt van de 'algemene' veronderstelling dat een discussie-avond over doorsteekjes een voldoende (en divers) publiek kan aantrekken. In dat geval nodigt de projectgroep de inwoners zelf uit. En dat op een plek ergens centraal in hun wijk. Omdat er vanuitgegaan wordt dat alle kennishouders van de doorsteekjes zullen opduiken is deze aanpak vrij efficiënt qua tijdsbesteding: één discussiemoment per wijk levert voldoende stof op voor de doorsteekjeskaart.

In deze strategie moet extra ingezet worden op **communicatie**: mensen moeten ervan overtuigd worden dat het de moeite waard is om naar de discussieavond te komen. Een persoonlijke uitnodiging in de bus is – naast een persoonlijk gesprek – de meest rechtstreekse manier om mensen te benaderen. Veel steden en gemeenten hebben een degelijke wijkwerking of gemeenschapswachters. Zet deze mensen in voor een dergelijk persoonlijk contact met de inwoners van de wijk. Naast de uitnodiging zelf, zijn ook raamaffiches een ideaal middel om inwoners te betrekken.

Zet bijkomend in op **sociale media**. Een facebook-evenement over de doorsteekjesavond in de wijk heeft het voordeel dat buurtbewoners elkaar kunnen uitnodigen in een paar klikken. Maar niet te vergeten: sociale media werken eerder ondersteunend en versterkend. Als het discussiemoment enkel via de facebook van de gemeente wordt verspreid, dan blijft de uitnodiging allicht onder de radar.

Het cliché dat een bewonersvergadering vaak slechts de jonggepensioneerde mannelijke bevolking aantrekt, is helaas gestoeld op waarheid. Tracht daarom actief **specifieke doelgroepen** (jongeren, gezinnen, oudercomités, ...) op het overleg te krijgen. Die worden bereikt via tussenpersonen (bv. De voorzit(s)ter van de jeugdraad) en -structuren (bv. Een lokale afdeling van de Gezinsbond). Laat een briefje meegeven in de boekentas van kinderen van de scholen in de buurt. Vraag aan wijkcomités om de uitnodiging naar hun leden door te sturen, te mailen of een berichtje in hun wijkkrant te zetten. Er bestaan in het gekozen projectgebied allicht ook nog allerlei soorten vrijetijdsorganisaties (joggingclubs zijn bijzonder interessant) die de uitnodiging via hun leden kunnen verspreiden.

Nodig jezelf uit bij de mensen

De tweede strategie is fundamenteel verschillend en gaat ervan uit dat de georganiseerde doelgroepen in de buurt een veel grotere wervende kracht hebben. Het komt natuurlijk erg sterk over als het **lokale georganiseerde middenveld** zélf een denkvond over doorsteekjes organiseert. Deze aanpak heeft twee grote voordelen: de doelgroepen dragen zelf de boodschap van een coherent netwerk voor voetgangers en fietsers uit (sensibilisatie) en het aantrekken van buurtbewoners is eenvoudiger. De verenigingen roepen immers zelf hun leden op om deel te nemen aan een éigen activiteit. Hou er natuurlijk wel rekening mee dat er allicht per wijk meerdere discussiemomenten nodig zullen zijn. Omdat een activiteit van de lokale scoutsafdeling weinig zal opleveren over de dagelijkse verplaatsingen van –pakweg– de pendelmoeders uit diezelfde buurt.

In deze strategie wordt dus vooral ingezet op **contacten leggen** en **goed plannen**. Welke groepen zijn er actief in de buurt? Ook daar kan een buurtwerker allicht een handje bij helpen. En elke lokale administratie heeft natuurlijk de eigen contacten. Zo zal de milieudienst je wel aan een actieveling van Natuurpunt kunnen helpen of de toeristische dienst in contact kunnen brengen met een wandelclub ter plaatse. De volgende stap: al die clubs overtuigen van het nut van de doorsteekjeskaart. Het moet duidelijk zijn dat de stad of de gemeente hún inbreng nodig heeft. Dat een discussieavond over het thema goed aansluit bij hun eigen agenda. Een korte uitleg op een bestuursvergadering kan volstaan. Probeer vervolgens 'in te breken' op hun agenda om één van hun activiteiten te wijden aan de doorsteekjeskaart. Zij plannen dan een moment en nodigen zelf hun leden uit om hieraan deel te nemen.



De jeugddienst van Roeselare ging de boer op naar jeugdbewegingen. Ze hielden een Map-It op de leidingskring van Chiro Jomego. Daar waar die jonge mensen anders nooit op een centrale avond zouden langskomen, konden ze nu in hun vertrouwde omgeving nadenken en input geven over gewenste veranderingen in hun buurt.

Een juiste omkadering voor een goed gesprek

Of het doorsteekjesoverleg nu op één centrale plek gebeurt, of in de lokale van de plaatselijke clubs maakt op zich niet zo veel uit. De gekozen locatie moet over voldoende ruimte beschikken om een aantal gesprekstafels te kunnen plaatsen zonder dat de groepjes te dicht op elkaar zitten. Aan iedere gesprekstafel moet er ruimte zijn om met een zevental mensen plus een tafelbegeleider rond een grootformaatkaart (A0) te kunnen zitten. Een punt dus om niet uit het oog te verliezen op 'huisbezoek' bij lokale actievelingen of organisaties in de buurt: voldoende ruimte. Daarnaast zijn een plekje om de mensen te ontvangen en een bar altijd welgekomen pluspunten.

Algemene moderator

De **algemene moderator** van een gespreksavond maakt deel uit van de ad-hoc projectgroep. Die persoon is volledig mee met het proces en de methodiek. Hij of zij geeft aan het begin van de gespreksavond een algemene inleiding over het doel van het project en de opzet van de methodiek. Hij of zij praat de verschillende onderdelen van de methodiek aan elkaar en houdt de tijd nauwgezet in de gaten. Indien nodig maant hij gesprekstafels aan een bepaalde discussie af te ronden.

Indien er meer gesprekstafels zijn dan het aantal keer dat er doorgeschoven wordt (zie p. 76, het verloop van de discussie) roept de algemene moderator op het einde de presentatoren naar voor om hun voorstellen en de daarop geformuleerde bedenkingen kort toe te lichten aan de grote groep.

De algemene moderator houdt in de gaten dat de tafelbegeleiders een verslag maken van hun gesprekstafel (zie p. 76, Verwerken van de resultaten).

De tafelbegeleiders

Tijdens het discussiemoment vervult de tafelbegeleider (de gespreksleider, zeg maar) een **centrale rol**. Een tafelbegeleider hoeft geen deel uit te maken van de projectgroep (zie p. 70), maar het is wel noodzakelijk dat deze de methodiek en het doel van de bevraging een beetje kent. Bovendien zijn er voor één discussiemoment allicht meerdere tafelbegeleiders nodig aangezien er aan één tafel maximum zeven mensen kunnen plaatsnemen. Voorzie dus bij een grote opkomst per tafel toch een aantal tafelbegeleiders en licht hen op voorhand in door samen het scenario van de discussie door te nemen (zie p. 77, scenario voor een tafelbegeleider).

Elke tafelbegeleider beschikt over een set kleurstiften en de bij de doorsteekjeskaart-methodiek horende stickervellen. De tafelbegeleider krijgt ook het scenario⁴⁶ als spiekbriefje mee. Bij aanvang van de activiteit gaan alle tafelbegeleiders aan 'hun' tafel staan. De deelnemers verzamelen zich per zeven rond de tafels. De tafelbegeleider houdt het gesprek op gang door gerichte vragen te stellen. Waarom neem je die route en niet dat paadje? Hoe kan een bepaald knelpunt opgelost worden? Waarom neem je hiervoor de wagen? Enzovoort. Elke tafelbegeleider neemt voor zichzelf bijkomende notities en houdt mede de timing van de verschillende onderdelen in de gaten.



⁴⁶ Stickers en scenario zijn te downloaden op www.slimmemobiliteitsschakels.be

Het verloop van de discussie

Zich oriënteren op een grote kaart, zelfs al heeft deze een luchtfoto als achtergrond, is niet zo evident. Daarom start het gespreksmoment met een **korte kennismaking met het gebied**: de deelnemers duiden hun **woonplaats** en hun **persoonlijke trekpleisters** (zie p. 71) aan op de kaart. Dat zijn de plekken waar ze vaak te voet of met de fiets naartoe gaan, zoals de bakker, de school of de jeugdbeweging. Maar evengoed de apotheker, de slager of de grootouders kunnen persoonlijke trekpleisters zijn. Op dat moment kunnen de deelnemers ook expliciet aangeven dat ze ergens met de auto naartoe gaan. De tafelbegeleider vraagt dan waarom ze voor die verplaatsingen de wagen gebruiken.

Van zodra de deelnemers rond de tafel wat vertrouwd zijn met de kaart, krijgt iedere deelnemer een kleurstift. Elke deelnemer heeft een andere kleur. Met de stift duidt hij of zij de **persoonlijke wandel- en fietsroutes** aan. Zo ontstaat er een zicht op waar het zwaartepunt van de trage verplaatsingen in een wijk zich bevinden. Als een deelnemer rond de tafel een **doorsteekje** neemt dat niet op de basislaag van de kaart staat, duidt deze dat met een speciale sticker aan.

Eenmaal de routes in kaart zijn gebracht, geven de deelnemers **knelpunten** aan op hun routes. Elke deelnemer mag maximaal twee knelpunten aanduiden. Dit om ze te laten nadenken over cruciale punten en banaliteiten te vermijden. En om het tijdschema (p. 77) te kunnen respecteren.

De deelnemers gaan gelijkaardig te werk voor wat betreft hun **favoriete slimme schakels**, de doorsteken of trucjes die cruciaal zijn op hun route. De waardering van deze plekken kan het lokaal bestuur stimuleren gelijkaardige maatregelen te treffen voor het opheffen van knelpunten ergens anders. Het levert meteen een pak goede voorbeelden op maat van het projectgebied op. Die kunnen worden gekoppeld aan een oefening van wegencategorisering waarin trage wegen ook worden opgenomen (zie p. 92). In het hoofdstuk toekomstperspectieven (p. 95) gaan we hier verder op in.



In een volgende stap (de jackpot) krijgt de gesprekstafel een **fictief budget** van honderdduizend euro waarmee ze hun eigen droomroute en/of oplossingen kunnen realiseren. Dit daagt hen uit om na te denken over het al dan niet inzetten op kleine effectieve oplossingen of te kiezen voor 1 groot infrastructuurproject (bv. fietsbrug over spoorweg). Hierdoor wordt nagedacht over het zinvol inzetten van al dan niet een beperkt budget.

Na een goed uurtje brainstormen is het tijd om **prioriteiten** te stellen. Het is de bedoeling dat de mensen rond de gesprekstafel samen maximaal 2 ingrepen beveiligen. Ze bepalen in onderling overleg welke voorstellen zij het allerbelangrijkste vinden. Ze beveiligen die met een slot-sticker.



Ten slotte kiest elke gesprekstafel een **presentator** uit de deelnemers rond de tafel (dus niet de tafelbegeleider!). Deze gaat mét de kaart langs de andere tafels om de **ideeën** van zijn of haar tafel te **presenteren**. Afhankelijk van het aantal tafels kan er één à twee keer doorgeschoven worden. De deelnemers aan de ontvangende tafel krijgen de mogelijkheid om in dialoog te treden met de presentator van de andere tafel. Ideeën die ze goed vinden kunnen ze liken. Voorstellen die voor hen écht niet kunnen, mogen ze bombarderen.

onderwerp	timing	omschrijving	materiaal
inleiding	10'	- algemene inleiding in het project, woordje van de schepen	
inleiding tafelgroep	10'	- korte kennismaking deelnemers rond de tafel - uitleg gebruik stickers	
trekpleisters	5'	- situeer jouw woonplaats op de kaart	
	15'	- duid de locaties aan waar jij of je kinderen, achterban, ... het vaakst te voet of met de fiets naar toe gaan. - informeer naar het verplaatsingsgedrag naar bakker, apotheker, school, sport, jeugdbeweging, grootouders, buurtwinkel, ...	
	5'	- zijn er plaatsen in deze wijk waar je liever met de auto naar toe gaat. - noteer waarom neem iemand voor deze verplaatsing de auto neemt	
		- je kan ook plaatsen aanduiden buiten de kaart waar je te voet of met de fiets naar toe gaat.	kleef een sticker op de rand van de kaart in de richting van de locatie.
huidige routes	15'	- teken de routes in die je het vaakst met de fiets of te voet neemt. - indien meerdere mensen hetzelfde (stukje) traject nemen, dan tekenen ze de lijnen naast elkaar	# kleuren stiften
ontbrekende schakels	10'	- zijn er doorsteken die je gebruikt maar niet op deze kaart staan? Duid ze aan en beschrijf ze kort.	
knelpunten en fijne doorsteken	10'	- duid 2 favoriete doorsteken aan. Vertel waarom. - duid 2 knelpunten aan. - vraag hoe ze een bepaald knelpunt zouden oplossen	
jackpot	10'	- je honderdduizend euro: welk€ knelpunt(en) zou jij aanpakken. Hoe zou je het realiseren?	
beveilig	5'	- kies met je groep maximum twee zaken die jullie zelf zo belangrijk vinden dan je ze wilt beveiligen	
presentator	1'	- kies een presentator, deze persoon stelt de kaart voor aan de andere tafel(s)	
switch	1'		
presentatie	10'	- stel kort je ideeën voor aan de andere groep	
bom	10'	- overleg in groep welke voorstellen van de andere groep jullie interessant (like) of maar niks vinden (bombardeer)	

Verwerken van de resultaten

Tijdens het Map-It discussiemoment komen er een hele hoop gegevens en verhalen naar boven. In eerste instantie: een grote kaart per tafel met ingetekende routes in allerlei kleuren, vele stickers en de bijhorende opmerkingen. Op basis van deze kaart en eventuele eigen notities maakt iedere tafelbegeleider een **verslag** van het gesprek voor zijn of haar groep waarin iedere opmerking neergeschreven wordt en gelokaliseerd met een detailfoto van de kaart. Waak er als projectgroep over dat dit snel na de sessie gebeurt, want anders dreigen heel wat nuances en details in de vergetelheid te geraken.

Een interessante manier om de resultaten van de Map-It-sessies te verwerken, is het opmaken van een **heatmap**. Die wordt gemaakt op basis van alle kaarten voor het projectgebied. Op de heatmap worden alle routes overgebracht van elke afzonderlijke deelnemer aan sessies. Hierop zie je dan hoeveel mensen (die deelnamen aan de Map-It) gebruik maken van bepaalde wegen en doorsteken.



4.5 DOORGAAN MET SCHAKELS: RESULTATEN VERTALEN IN BELEIDSVOORSTELLEN

De doorsteekjeskaart-methodiek komt nu in de **beleidsfase**. Tijdens deze fase worden de voorstellen van de publieksparticipatie geanalyseerd door de projectgroep (zie p. 70). Ze worden gestructureerd en geformuleerd als beleidsvoorstellen. De projectgroep maakt ook een aantal verslagkaarten van het projectgebied. Daarop worden de beleidsvoorstellen weergegeven. Ze worden in verband gebracht met het realiseren van concrete routes als onderdelen van het voetgangers- en fietsnetwerk binnen het projectgebied.

Beleidsaanbevelingen structureren

De verschillende verslagen van de gesprekstafels dienen als basis voor het formuleren van beleidsvoorstellen. Alle gemaakte suggesties voor schakels en opmerkingen over schakels worden **gegroepeerd**. Het uitgangspunt is dat elke schakel deel uitmaakt van een route, onderdelen van het verkeersnetwerk voor voetgangers en fietsers. Daarom worden de voorstellen voor schakels getoetst aan de verschillende **netwerkeisen** (zie p. 68). Een suggestie voor een schakel kan dan worden ondergebracht bij één van de volgende netwerkeisen.

In eerste instantie kijken we naar de verbindende factor: **connectiviteit**. Hoe kunnen twee of meerdere activiteitscentra (woonwijken, scholen, bus, station, randparking, centrum, sport- en cultuurcentra, ...) met elkaar verbonden worden?

Zit er **continuïteit** in de route? Wordt het tracé regelmatig onderbroken? Kan je vlot van het ene naar het andere eind van het traject? Al te vaak worden voetgangers en fietsers gedwongen om te vertragen of te stoppen. De zachte weggebruiker krijgt een lagere prioriteit toebedeeld dan de wagen: langer wachten op groen of telkens voorrang geven bij het oversteken van een rijweg.

De vlotte doorgang voor fietsers wordt door de twee 'biggenruggen' gehinderd. Ertussendoor slompen wordt extra bemoeilijkt door het paaltje dat de doorgang voor auto's moet verhinderen.



Hoe **direct** is die verbinding? Voetgangers en fietsers geven immers de voorkeur aan korte, directe looproutes en zullen – indien de mogelijkheid zich aandient – de weg ook afsnijden. Omwegen worden (nog meer dan bij automobilisten het geval is) als last ervaren.



Het ontstane olifantenpaadje rechts illustreert beeldend hoe de infrastructuur hier geen rekening houdt met de directheid van een verbinding. Met als gevolg dat gebruikers hun eigen schakel creëren.

Wat is de **aantrekkelijkheid** van de route? Aantrekkelijkheid is een erg subjectief begrip. Het combineert de aanwezigheid van positieve factoren (bv. esthetiek, zoals de architectuur van gebouwen; groen en levendigheid) en het ontbreken van negatieve factoren (bv. geluidsoverlast en stank door gemotoriseerd verkeer). Toch valt aantrekkelijkheid ook in zekere mate te objectiveren. Een eerste aspect is de kwaliteit van de **infrastructuur**. Als die niet aan de eisen van de gebruiker voldoet, zal deze de schakel (en bijgevolg de route) niet benutten. Breedte, ondergrond, bewegwijzering, verlichting, enzovoorts zijn bepalend voor de aantrekkelijkheid.



De aantrekkelijkheid van deze verbinding (verlichting, tegelpad) wordt verminderd doordat de uitgegroeide haag de doorgang versmalt. Een naambordje kan de herkenbaarheid verhogen.

Bij de vormgeving en inrichting van doorsteken is het dus wenselijk om vanuit het comfort van de gebruiker te vertrekken. Je mag je evenwel niet blindstaren op comfort (obstakelvrije breedte en hoogte, vlakheid, ...) omdat binnen een stedelijke omgeving vaak niet aan alle eisen conform de vademecums voldaan kan worden.

Ook **veiligheid** en een **veilig gevoel** hangen grotendeels samen met de infrastructuur. Een donker, hobbelig en smal steegje werkt niet echt uitnodigend, alhoewel het een stevige inkorting zou kunnen betekenen. Niet alleen de uitstraling van een doorsteek, maar ook de herkenbaarheid (naambordje, wegwijzer, bankje,...) verhogen het veiligheidsgevoel.



Identiteit geven aan de doorsteekjes is belangrijk: de naamgeving, recreatieve routes, historische en culturele wandelingen organiseren langs de doorsteken en bewegwijzering voorzien. Het kan er voor zorgen dat een win-winsituatie ontstaat tussen stad en private eigenaar. Bewegwijzering is belangrijk en gebeurt best over het volledige netwerk, onafhankelijk van het juridisch statuut!

De projectgroep maakt een **nota met beleidsaanbevelingen** voor het hele projectgebied. Deze nota is opgemaakt volgens de structuur van deze netwerkeisen, waardoor de argumentatie om een suggestie al dan niet uit te voeren onmiddellijk duidelijk wordt.

Aanbevelingen op de kaart

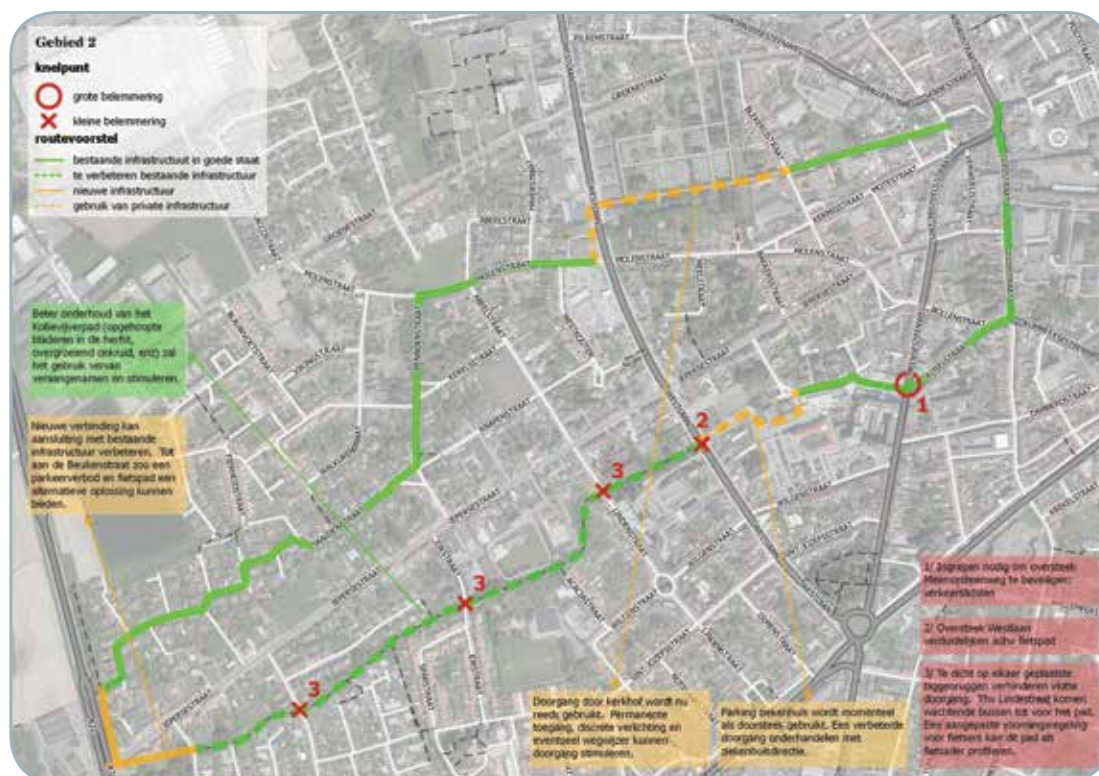
De **connectiviteit en continuïteit herstellen** voor zachte weggebruikers vormt het uitgangspunt van het beleidsadvies. Dit met het oog op een goed functionerend fiets- en voetgangersnetwerk. Dit komt zeer goed tot uiting bij de cartografische samenvatting van de beleidsaanbevelingen: **de verslagkaart**, die door de projectgroep wordt opgemaakt. Die kaart brengt de veelheid aan informatie op een bevattelijke manier, zodat deze leesbaar wordt voor een buitenstaander.

In essentie gaat het dus over het in kaart brengen van de beleidsvoorstellen. Op de verslagkaart worden zowel de voorgestelde routes als de knelpunten aangeduid.

De **routevoorstellen** worden ingekleurd aan de hand van volgende criteria:

- bestaande infrastructuur in goede staat: volle groene lijn
- te verbeteren bestaande infrastructuur: groene stippellijn
- nieuwe infrastructuur: volle oranje lijn
- gebruik van private infrastructuur (bijvoorbeeld parking warenhuis of bibliotheek): oranje stippellijn

Bij de **knelpunten** wordt het onderscheid gemaakt tussen grote belemmeringen die prioritair moeten weggewerkt worden om de connectiviteit en directheid van het netwerk te vrijwaren. De kleinere belemmeringen gaan meer over het gebruiksgemak en de continuïteit (biggenruggen, voorrangsregeling, enz.). Deze kunnen vaak op een heel eenvoudige manier aangepakt worden en maken een route vrijwel onmiddellijk aangenamer.



De beleidsfase wordt formeel afgerond bij de **presentatie** door de projectgroep van de nota met beleidsvoorstellen aan de bevoegde schepen van het lokaal bestuur. De opvolging van de nota gebeurt dan door de diensten die in de projectgroep betrokken waren. Het is bovendien interessant de ambtelijke vertegenwoordiging in de projectgroep te laten voortbestaan op permanente basis. Hieruit ontstaat een **geïntegreerd kader** waarbinnen nieuwe projecten kunnen worden bekeken vanuit het realiseren van een goed functionerend voetgangers- en fietsnetwerk (zie ook Toekomstperspectieven, p. 95)

4.6 DOORSTEELKJES VOOR IEDEREEN

De **sensibilisatiefase** van de doorsteekjeskaart-methodiek loopt doorheen het volledige project. In het begin is ze sterk gericht op het betrekken van inwoners en lokale middenveldsorganisaties bij het project met het oog op rechtstreekse participatie (zie p. 72). Naarmate het project vordert, komt de focus van de sensibilisatie meer en meer op de gehele bevolking van het projectgebied publiek te liggen. Dit punt is bereikt wanneer dé **doorsteekjeskaart** ook effectief kan worden opgemaakt en verspreid.

De doorsteekjeskaart is een tastbaar resultaat van het doorlopen traject in het projectgebied, maar de vorm van die zo'n kaart moet aannemen ligt niet vast. De **absolute voorwaarde** is dat de basislaag met alle wegen en doorsteekjes (zie p. 71) wordt aangevuld met de gegevens die tijdens de publieksparticipatie naar boven kwamen. Vervolgens zijn er heel wat opties om een bruikbaar en sensibiliserend product naar buiten te brengen.

Traditioneel: een kaart

De doorsteekjeskaart in **gedrukte vorm** (A3-formaat als maximale grootte) geeft een overzicht van alle autoluwe en autoloze wegen. Ze geeft ook aan welke straten met autoverkeer aangenaam zijn voor voetgangers en fietsers. De aangeduide verbindingssassen stellen fiets- en voetgangersvriendelijke routes voor. De kaart prikkelt mensen om zich op een duurzame manier te verplaatsen. De verrassendste slimme schakels worden eventueel op de achterzijde van de kaart in de kijker gezet, foto's inbegrepen. De kaart wordt door het lokale bestuur verdeeld onder de inwoners van het gebied. Wanneer nieuwe inwoners zich in de stad of de gemeente vestigen krijgen ze een doorsteekjeskaart als welkomstgeschenk.

Op zak: de pocketatlas

Een doorsteekjeskaart op **zakformaat** is een klein boekje dat in een handtas of zelfs een achterzak past. Het is een soort stratenatlas, met inbegrip van alle doorsteekjes van de stad of de gemeente. In het dagdagelijks gebruik is dit product eerder gericht op wandelen en de omgeving te voet verkennen.

In het straatbeeld: een wijkplan

Deze versie van de doorsteekjeskaart wordt **gedrukt op groot formaat** en hangt uit op centrale plaatsen in de wijk, langsheen de verbindende trajecten en op de belangrijkste bestemmingen. Ze zijn goed zichtbaar en vormen een permanente uitnodiging voor de buurtbewoners om te voet te gaan of te fietsen.

Digitale doorsteekjes: routeplanners en apps

Kaartapplicaties op websites zijn populair. Vandaag zijn de meeste routeplanners uitgedacht voor het autoverkeer, maar stilletjesaan komt daar verandering in. De **routeerbare doorsteekjeskaart** verzekert multimodaliteit voor voetgangers en fietsers. Een routeplanner die de inwoners en bezoekers van een stad of gemeente leidt langs de aangenaamste, veiligste en kortste weg naar de gewenste bestemmingen. Met een online doorsteekjeskaart blijft de gebruiker steeds up-to-date als er veranderingen gebeuren in de weginfrastructuur, zoals wegenwerken, maar ook bij nieuw gerealiseerde trage projecten. De routeplanner via smartphone consulteerbaar maken of een rasechte app aanbieden, is met de gegevens van de doorsteekjeskaart dan nog maar een kwestie van ontwikkeling.



Vind de kortste doorsteek naar het centrum via
roeselare.m.routeyou.com

5 WEGENCATEGORISERING, EEN KADER VOOR DUURZAME MOBILITEITSPLANNING



Duurzame mobiliteitsplanning streeft naar een evenwicht tussen ruimtegebruik, het aanbod aan vervoerswijzen, infrastructuur en de vraag naar mobiliteit. In tijden waarin verkeersleefbaarheid een alomtegenwoordig thema wordt, moeten we kiezen voor een mobiliteitsbeleid dat uitgaat van de **meest geschikte verkeersstructuur** voor de verschillende types verkeersdeelnemers.

Een cruciale hefboom om dit vraagstuk aan te pakken ligt in de weginfrastructuur. Deze heeft een sterke invloed op het verkeersgedrag.⁴⁷ Zo sterk dat de infrastructuur kan aangewend worden als een medium om het verkeersgedrag van de weggebruikers te gaan sturen. Door de wegen te categoriseren, kunnen we een verkeerskundige visie opmaken. Het categoriseren maakt duidelijk wat je op een bepaalde weg mag verwachten inzake verkeersconflicten, weginrichting en voorzieningen weggebruikers, snelheidslimieten en het gewenste verkeersgedrag. We noemen dit ook 'de leesbaarheid van de weg', naar analogie met **leesbaar** ontwerpen (zie p. 21).

Bij het categoriseren van wegen wordt de inrichting ervan verbonden aan hun geografisch bereik en aan hun belangrijkste verkeerskundige functie: **verbinden, ontsluiten of toegang geven**. Door wegen op basis van deze parameters in categorieën te verdelen en in te richten, maakt de wegbeheerder een keuze: ofwel is de leefbaarheid van een weg prioritair, ofwel de bereikbaarheid. Door het verkeer te concentreren op die wegen waar verbinding en ontsluiting prioritair zijn en tegelijk het verkeer zoveel mogelijk weg te houden van die wegen waar leefbaarheid primeert, wordt een betere mobiliteits- en ruimtelijke structuurplanning mogelijk.

Het doel van categorisering is onder meer een **kader** te bieden **voor de uitvoering van projecten** op die wegen. Afhankelijk van de wegcategorie volgt dan een aangepaste vormgeving. De categorisering stuurt aanpassingen aan het wegennet vanuit een analyse van een bestaande omgeving: zo kunnen straten doorgesneden worden en snelheidsregimes verlaagd. Er ontstaat ook een beeld op de onderlinge wisselwerking tussen de verschillende wegcategorieën. Hoe kunnen lokale wegen aansluiten op secundaire wegen? Waar moet het wegennet ontvlecht worden?

De wegencategorisering verschaft een theoretische en beleidsmatige basis voor het implementeren van slimme mobiliteitsschakels. Daarvoor is het noodzakelijk dat de wegencategorisering wordt vervolledigd met de **trage wegen**: de wegen die in hoofdzaak bedoeld en geschikt zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Op die manier wordt het mogelijk het volledige wegennet van een gebied in ogenschouw te nemen, met het oog op een **schakelreflex: het inzetten van slimme mobiliteitsschakels in het optimaliseren van voetgangers- en fietsverplaatsingen**.

Om een zicht te krijgen op de mogelijkheden van een dergelijke schakelreflex, geven we kort een beeld van de functies van de slimme mobiliteitsschakels binnen de wegencategorisering. Slimme mobiliteitsschakels vervullen binnen de categorisering twee functies. Eerst en vooral vervolledigen ze de voetgangers- en fietsnetwerken. Bruggen en tunnels schakelen bijvoorbeeld de losse einden fietswegen aan elkaar. Zo doorbreken ze harde infrastructurele barrières voor niet-gemotoriseerde weggebruikers. We denken daarbij aan water- en spoorwegen, en natuurlijk (de wegencategorisering indachtig) aan het snel- en hoofdwegennet. In dat geval werken slimme mobiliteitsschakels **ontvlechtend**. Maar ze kunnen ook een **vervlechtende** functie vervullen. Daar waar slimme mobiliteitsschakels verkeersveilige koppelingen verzorgen tussen de voetgangers- of fietsnetwerken en de wegen waar wel autoverkeer plaatsvindt. Een smal steegje dat via een poortgebouw uitkomt op de straat, bijvoorbeeld. Een andere vervlechtende functie zit bijvoorbeeld in het optimaliseren van voetgangers- en fietsnetwerken op de plekken waarbij deze de **ruimte delen met de netwerken voor gemotoriseerd verkeer**. Een eenvoudige knip in een straat, kan heel wat lokaal verbindingsverkeer weghouden. Zo wordt de straat in kwestie bruikbaar als een onderdeel van een fietsverbinding.

In dit hoofdstuk schetsen we de verkeerskundige functies van wegen en geven we een overzicht van de categorisering van de wegen in Vlaanderen tot op vandaag. We bekijken welke hiaten zich hier nog bevinden en breken ten slotte een lans voor het eenduidige typeren van een categorie trage weg binnen de wegencategorisering. Om het geheel duidelijk te houden gebruiken we de voorbeelden en de kaartgegevens die werden verzameld bij het begeleiden van de pilootstad Roeselare (zie p. 69).

47 Handboek secundaire wegen, 2003 – december 2003, MVG/A.W.V. Tritel, Iris Consulting

5.1 FUNCTIES VAN WEGEN

Vanuit verkeerskundig oogpunt bekeken, definiëren we de functie van een weg als de taak die een weg als onderdeel van het gehele wegennet vervult. We overlopen hier kort de 3 functies die worden onderscheiden: de verbindingsfunctie, de gebiedsontsluitingsfunctie en de erftoegangsfunctie.⁴⁸ Erg opvallend is dat de verkeersfunctie van een weg oorspronkelijk vrijwel uitsluitend werd geformuleerd vanuit het gemotoriseerd verkeer. Hier is de jongste jaren verandering in gekomen, zoals verder zal blijken (zie p. 87).

Verbindingsfunctie (of: het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden)

Het verplaatsingspatroon van deze functie wordt gekenmerkt door een **rechte lijn zonder vertakkingen** en dit over **langere afstand** (meerdere kilometers). Er is weinig of geen uitwisseling tussen de weg en de nabijgelegen gebieden. Deze functie komt het best tot uiting op het hoofdwegennet (autosnelweg). De jongste jaren wordt een dergelijke functie ook toegedicht aan het concept van de fietssnelweg: een volledig vrij liggende verbinding voor snel fietsverkeer.



De Grote Ring rond Roeselare heeft een duidelijke verbindende functie

Gebiedsontsluitingsfunctie (of: het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden)

De term ontsluiten omvat zowel verzamelen als verdelen. Een gebied ontsluiten wordt ook begrepen als toegankelijk maken via een netwerk van wegen en dit voor verschillende gebruikersmodi.

Verkeer wordt verzameld in **herkomstgebieden**. Dat zijn vaak woongebieden. Want voor personenvervoer begint de rit meestal aan de woning. Daarnaast zijn er ook bestemmingsgebieden. Daar gaan de verplaatsingen naartoe. Het is in de **bestemmingsgebieden** dat het verkeer verdeeld wordt. Voor personenvervoer zijn dit de zogeheten activiteitenzones: de stadscentra, de schoolgebieden, de industriegebieden, enzoverder. Herkomsten en bestemmingen zijn omwisselbaar wanneer we een verplaatsingspatroon in de tijd bekijken en opsplitsen in ritten. Zodra de bestemming bereikt is, wordt die herkomst en willen we een nieuwe bestemming bereiken (bv. in het woon-werkverkeer is de werkplek 's avonds herkomst en de woonplek bestemming).

Het verplaatsingspatroon wordt gekenmerkt door **vertakkingen**: er is een grote mate van uitwisseling tussen de weg en de gebieden in de omgeving van de weg (verzamelen, verdelen), waardoor we kunnen stellen dat het gebied ontsloten wordt.



De Meensesteenweg in Roeselare is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg

48 Valère Donné. Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen, Administratie Wegen en Verkeer, 2004

Erftoegangsfunctie (of: het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen)

De erven langs de weg worden rechtstreeks ontsloten vanaf de weg. Een andere naam voor erftoegangsfunctie is ook wel verblijfsfunctie. In die benaming bekijken we de functie van de weg met betrekking tot de activiteiten langsheen de weg gelegen. Deze functie komt optimaal tot uiting in een woon- of winkelstraat. Heel wat trage wegen vervullen deze functie: het dikwijls recreatieve weggebruik houdt rechtstreeks verband met de omgeving.

Deze woonstraat in Roeselare is typerend voor de erftoegangsfunctie van een weg. De weg is bovendien ook een doorlopende weg en gaat over in een trage weg.



5.2 CATEGORISERING: EEN OVERZICHT

Het categoriseren van wegen in Vlaanderen is een relatief jong fenomeen. Terwijl het categoriseren pas in 1997 voor het eerst opdook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is het als instrument intussen ingeburgerd geraakt bij de verkeerspraktijk. De categorisering van wegen is vandaag een **verplichte oefening** bij het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan.⁴⁹ Het is dan ook logisch dat in de afgelopen 25 jaar de wegcategorisering evolueerde. Kenmerkend voor deze evolutie is dat er gaandeweg meer aandacht is gekomen voor het lokale verkeer en voor de niet-gemotoriseerde weggebruikers.

De basis

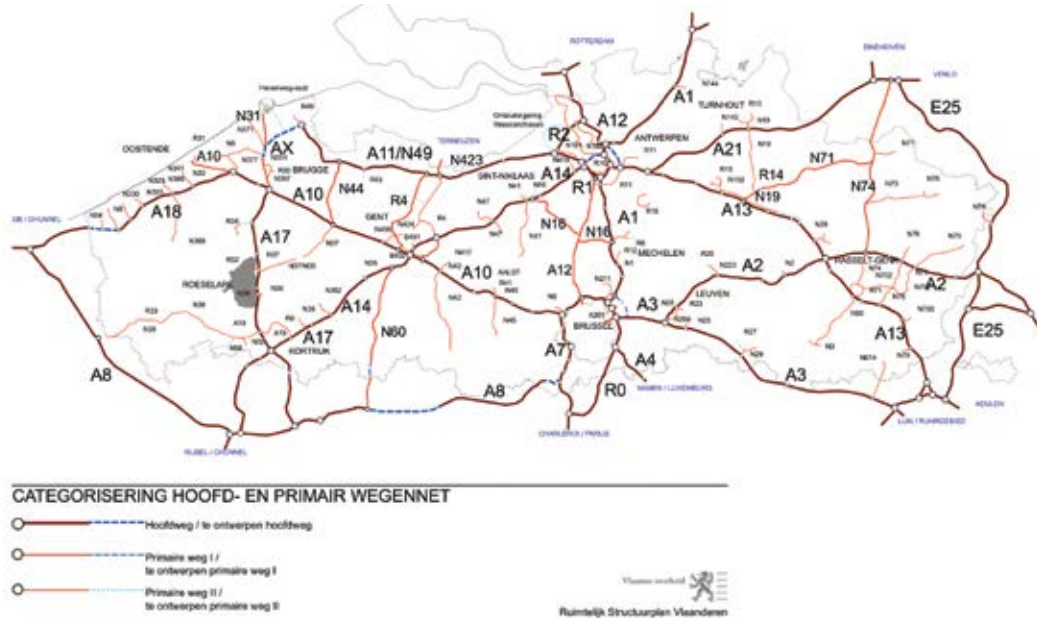
Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (RSV) biedt voor het eerst een kader voor de wegcategorisering, zoals weergegeven in de tabel hieronder.

Tabel 1 - Link tussen categorie, functies en status [RSV]

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Inrichting
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
Primaire weg Categorie I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
Primaire weg Categorie II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
Secundaire weg	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x2 of 2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
Lokale weg	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

⁴⁹ Met name tijdens de derde fase: het opmaken van een beleidsplan, www.mobielvlaanderen.be

In het Ruimtelijk Structuurplan werden enkel de hoofdwegen en de primaire wegen geselecteerd.⁵⁰ De categorisering van de secundaire wegen werd een taak voor de provincies, die deze vastlegden in de **provinciale ruimtelijke structuurplannen**.



In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden de categoriseringsprincipes vastgelegd. In het plan werden alleen maar de hoofdwegen en de primaire wegen gecategoriseerd. Het blauwgrijze vlak duidt het grondgebied van pilotstad Roeselare aan (eigen bewerking).



Uittreksel van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de provincie West-Vlaanderen (2006), waarin de categorisering tot en met de secundaire wegen werd vastgelegd. Het blauwgrijze vlak duidt het grondgebied van pilotstad Roeselare aan (eigen bewerking).

50 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997, www.ruimtelijkeordening.be

Verfijning op lokaal niveau

In het RSV worden lokale wegen vrij eng benaderd en als volgt gedefinieerd:⁵¹ “lokale wegen zijn wegen waar het toegang geven de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang”. Vanuit de gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplanning bleek deze definitie onvoldoende genuanceerd te zijn om het lokale wegennet te vatten. Op lokale wegen komen, voor lokaal verkeer, immers alle drie de eerder besproken functies voor: verbinden, ontsluiten en toegang geven. De Mobiliteitsadministratie van de Vlaamse Overheid formuleerde daarop in 2004 bijkomende **richtlijnen voor de categorisering van de lokale wegen**.⁵²

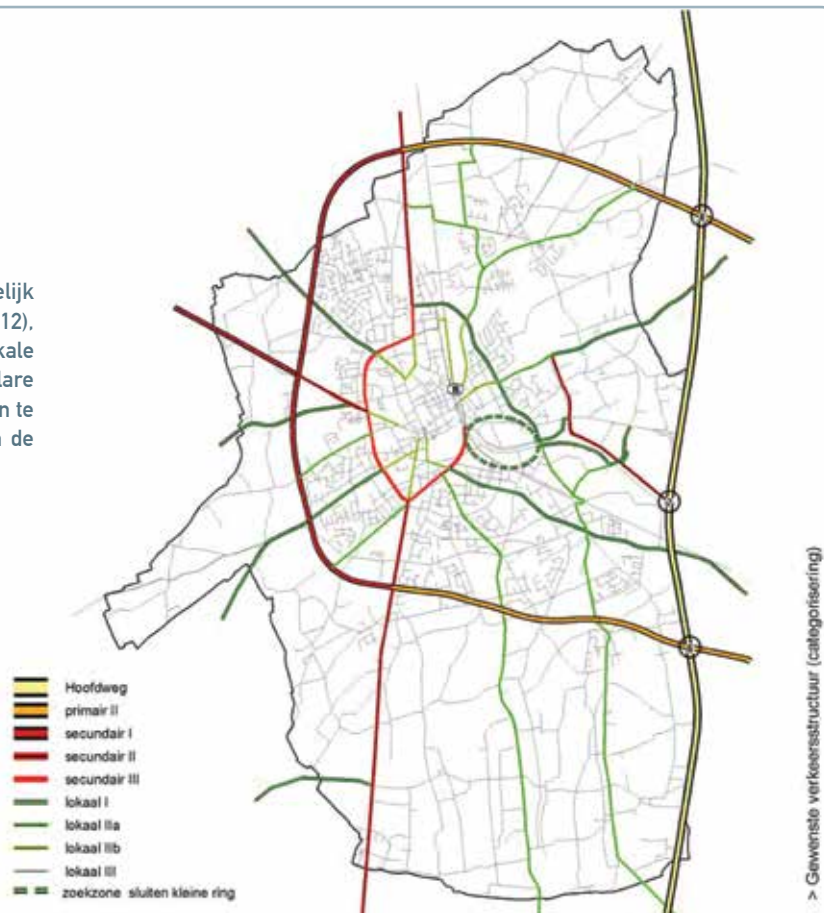
Deze categorisering zorgde ervoor dat er op lokaal niveau 3 types lokale wegen werden ingevoerd en dit naargelang hun hoofdfunctie:

- type I: lokaal verbindend;
- type II: lokaal ontsluitend;
- type III: lokaal toegang gevend.

De analogie in terminologie met de categorisering in het RSV is volledig. Bij de invulling van de wegcategorisering op lokaal niveau wordt aangegeven wat de gewenste verkeersfunctie van de weg is. Zo kan het lokaal bestuur in een zo vroeg mogelijk stadium de gevolgen voor de gewenste inrichting en regelgeving ingeschat: aansluiting op een weg van hogere categorie, kruispuntoplossingen, de mate van scheiding of menging van fietsers, snelheidslimiet, maatregelen voor snelheidsbeheersing, verlichting, openbaarvervoerroute, toegang voor zwaar vervoer... alsook de bewegwijzering, het ondersteunende communicatiemiddel met de gebruiker. De uitwerking op het terrein gebeurt dan in aparte plannen en projecten.

Voorzichtig wordt gekeken naar niet-gemotoriseerde weggebruikers door binnen de **lokale weg type III** verschillende **subtypes** in te voeren. Het gaat om woonstraten (erven), winkelstraten, ventwegen en de landelijke wegen (zie p.87). In de richtlijnen voor de categorisering van lokale wegen werd gesteld dat voor fietsverkeer en voetgangers nog een aparte categorisering of netwerk uitgewerkt moet worden.⁵³

Uittreksel van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Roeselare (2012), waarin de categorisering tot en met de lokale wegen werd vastgelegd. De stad Roeselare verfijnt de lokale wegen type II door ze in te delen in twee categorieën: deze binnen de kleine ring en deze erbuiten.



⁵¹ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997, p. 477

⁵² Valère Donné, Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen, Administratie Wegen en Verkeer, 2004.

⁵³ Valère Donné, Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen, Administratie Wegen en Verkeer, 2004, p. 8 en p. 26.

Een **woonstraat** is **geen trage weg**: autoverkeer is er toegelaten (< 20 km/u). Een woonstraat kan echter wel een waardevolle rol vervullen in een voetgangersnetwerk en als dusdanig fungeren als slimme mobiliteitsschakel. Veel woonstraten zijn bovendien doorlopende wegen: ze lopen dood voor autoverkeer, maar voetgangers en/of fietsers kunnen hun weg verder zetten via een trage weg die erop volgt.

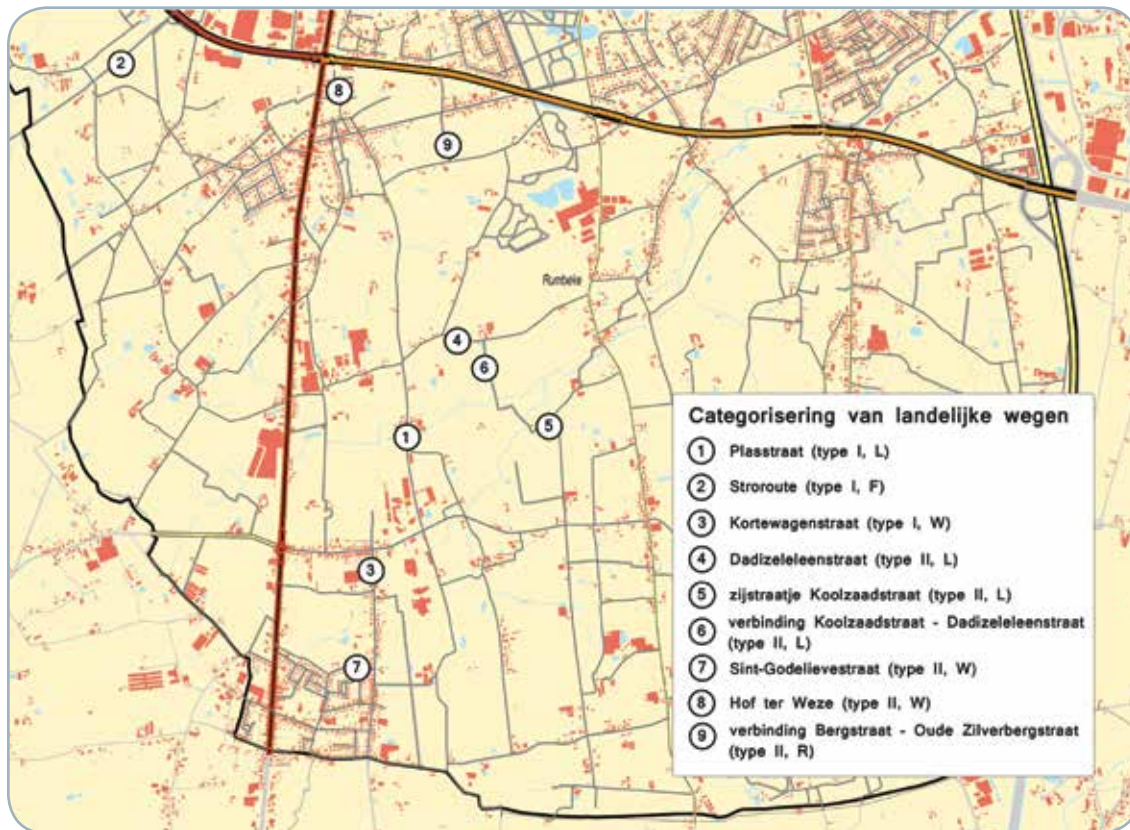


Een **winkelstraat** kunnen we als **trage weg** beschouwen als er géén autoverkeer toegelaten is, het geval van de winkelwandelstraat dus. Winkelwandelstraten maken meestal deel uit van een groter voetgangersgebied, het zijn zelden schakels.

5.3 LANDELIJKE WEGEN

Bij het opmaken van een lokale wegcategorisering binnen een gemeentelijke mobiliteitsplan is een **lokale weg type III** vaak een soort **restcategorie**. En dit terwijl deze wegen onderling erg verschillend kunnen zijn en diverse verkeersfuncties vervullen. Bovendien treden er sterke verschillen op naargelang de omgevingscontext waarin deze wegen gelegen zijn. Een lokale weg type III in de residentiële gebieden is iets compleet anders dan dezelfde categorie in het 'buitengebied'.

In 2013 kwam hierop (onder impuls van het interbestuurlijk plattelandsoverleg)⁵⁴ een antwoord, tenminste voor de landelijke gebieden. Op basis van 4 proefprojecten werd een **categorisering van de landelijke wegen** ontwikkeld. Een lokale weg type III (uitzonderlijk ook type II) die niet in de bebouwde zone ligt (het landelijke gebied) wordt beschouwd als landelijke weg.⁵⁵ Het is in deze landelijke wegen dat voor het eerst niet-gemotoriseerde weggebruikers een plaats krijgen in de categorisering.



Achtergrond GRB (c) AGIV

⁵⁴ Beleidsaanbevelingen van de IPO themagroep 'Oneigenlijk gebruik van landelijke wegen', 18 oktober 2011
⁵⁵ Liesbet Belmans, Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen – het functietoekenningsplan, 2013

Het aantal gebieden waarvoor er een categorisering van de landelijke wegen is opgemaakt is tot op vandaag eerder beperkt. De oefening vraagt idealiter ook een bovenlokale aanpak: het verkeer in buitengebieden vindt vaak plaats op het grondgebied van meerdere gemeenten. Voor de buitengebieden van de stad Roeselare is er geen categorisering van de landelijke wegen voorhanden. Enkele voorbeelden maken duidelijk dat we de **verschillende categorieën ook in Roeselare** terugvinden.

In principe valt het tragewegennetwerk buiten de categorisering van de landelijke wegen.⁵⁶ Binnen de landelijke wegen worden volgende **functies op landelijke**⁵⁷ **schaal onderscheiden**:

Groep 1 > verbindend en/of ontsluitend op niveau van een zogeheten mobiliteitskamer. Het gaat om wegen met een nog relatief belangrijke verkeersfunctie binnen een samenhangend gebied (de mobiliteitskamer). Dat gebied wordt begrensd door landschappelijke structuren en bestaande lijninfrastructuur: spoorlijnen, waterlopen lokale wegen type I en wegen van hogere categorie.⁵⁸

Binnen deze groep zijn volgende subtypes mogelijk:

Type L: ontsluitend voor landbouw – belangrijke verkeersas waar landbouwverkeer duidelijk een hoofdfunctie heeft.

De Plasstraat in Roeselare vertoont alle kenmerken van een landelijke weg type I, L: de weg ontsluit een belangrijk deel van het zuidelijke buitengebied van de stad voor landbouwverkeer. Het gebied wordt lokaal voor autoverkeer ontsloten via de Moorselesteenweg (lokale weg type II) en de Meensesteenweg (secundaire weg type II). Met de nodige aanpassingen in functie van de verkeersveiligheid zou de Plasstraat (die deel uitmaakt van het fietsknooppuntennetwerk) ook dienst kunnen doen als landelijke weg type I, L F. (landbouw- en fietsverkeer als evenwaardige verkeersfunctie).



Type F: verbindend voor fiets. Deze wegen maken minstens deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Gemotoriseerde gebruikers kunnen best zoveel mogelijk geweerd worden (waardoor we de facto te maken krijgen met een trage weg, zie verder). (Types L en F kunnen met elkaar gecombineerd worden. In dat geval vormen landbouw- en fietsverkeer twee evenwaardige verkeersfuncties).

De storoute in Roeselare ligt op de voormalige spoorwegbedding tussen Roeselare en Ieper. Deze hoofdfietsroute heeft de kenmerken van een landelijke weg, type I F. Omdat gemotoriseerd verkeer er volledig wordt geweerd, is het ook een trage weg.



⁵⁶ Liesbet Belmans, Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen – het functietoekeningsplan, 2013, p. 16

⁵⁷ Landelijk in de zin van buitengebied, niet in de zin van nationaal of gewestelijk

⁵⁸ Liesbet Belmans, Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen – het functietoekeningsplan, 2013, p. 24

Type W: ontsluitend voor woonverkeer. Dit is eigenlijk een uitzondering; het gaat over een landelijke weg die een kleine woonkern binnen de mobiliteitskamer ontsluit naar de kamergrens.



De Kortewagenstraat in Roeselare ligt in het buitengebied en ontsluit kleine woonkernen voor de wagen. Het is zou een typevoorbeeld voor een landelijke weg type I, W kunnen zijn.

Groep 2 > toegang verlenen op straatniveau

Een tweede groep landelijke wegen krijgt aanzienlijk minder wegverkeer te slikken. Deze groep heeft nog louter een toegang verlenende en/of recreatieve functie. Er worden **3 subtypes** onderscheiden

Type L: Langsheen de **landbouwweg** liggen hoofdzakelijk landbouwvestigingen en landbouwpercelen. Autoverkeer wordt zoveel als mogelijk geweerd. Niet-gemotoriseerde gebruikers kunnen wel gebruik maken van de weg. De landbouwweg is erg vaak ook een trage weg, zeker als het gaat om half- of onverharde wegen. De zogenaamde veldwegen. Het extensieve landbouwverkeer zorgt ervoor dat dergelijke wegen amper een tractor te zien krijgen.



De landelijke weg, type II L of landbouwweg omvat een breed scala van wegen.

De Dadizeleleestraat in Roeselare is een landbouwweg, maar zeker geen trage weg. In tegenstelling tot de Plasstraat (zie hoger) komt er in de Dadizeleleestraat aanzienlijk minder doorgaand verkeer.



Een 'doorlopend' zijstraatje van de Koolzaadstraat, dat dezelfde naam draagt, is eveneens een landbouwweg. Of deze straat ook een trage weg is, valt te bediscussieren. In het licht van de wegcategorisering van landelijke wegen valt in dit geval de duidelijkheid van een weg die toegang geeft tot landbouwpercelen te verkiezen boven een 'algemenere' categorie 'trage weg'.

Een derde voorbeeld van een landbouwweg is het wegje dat de Dadizeleleestraat verbindt met de Koolzaadstraat. In dit geval is de landbouwweg ook een trage weg: los van de occasionele tractor, is het wegje in steenslag ook perfect geschikt voor voetgangers.



Type W: De **woonstraat** wordt gekenmerkt door verkeer eigen aan landelijk gebied met hoofdzakelijk een woonfunctie. Langs deze weg zijn er bijna geen landbouwbedrijven of -percelen. Niet-gemotoriseerde gebruikers kunnen wel gebruik maken van de weg.

De Sint-Godelievestraat, een zijstraat van de Kortewagenstraat, is een landelijke weg, type II W in de vorm van een woonstraat.



Onder type W valt ook de **industrieweg** in landelijk gebied, die toegang geeft aan bedrijven die er gevestigd zijn.

Het Hof ter Weze heeft alle kenmerken van een industrieweg. Deze ligt in het landelijk gebied, maar kent geen landbouwgebruik meer. De weg geeft vanaf de Meensesteenweg (secundaire weg type II) rechtstreeks toegang tot een kleine KMO-zone.



Type R: deze weg heeft uitsluitend een functie voor niet-gemotoriseerde recreatieve weggebruikers. Hierdoor valt dit type de facto onder de trage wegen, zie verder.

Het graspad dat de Bergstraat en de Oude Zilverbergstraat in Roeselare met elkaar verbindt, is een landelijke weg, type II R. Het is een schoolvoorbeeld van een trage weg, die hier ook een zekere recreatieve waarde heeft.



5.4 NETWERKEN

Het is duidelijk: in de wegencategorisering vinden we vooralsnog relatief weinig trage wegen terug. Maar er zijn ook nog **andere instrumenten** die van tel zijn voor lokale en bovenlokale mobiliteitsplanning voor niet-gemotoriseerde gebruikers.

Voetgangers

Het uitbouwen van voetgangersnetwerken gebeurt in Vlaanderen alleen door de **lokale overheden**. Vaak is het een thema in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Heel wat gemeenten maken los van hun mobiliteitsplan een tragewegenplan op. Het opmaken van een tragewegenplan wordt aangemoedigd door de provincies als onderdeel van het 'Mobiliteitscharter' dat werd afgesloten met de Vlaamse Overheid.

Fietsers

Het Vlaams Gewest werkte samen met de provinciale Mobiliteitsdiensten een visie op een functioneel fietsroutenetwerk uit. De doelstelling hiervan is een fietsroutenetwerk dat direct, samenhangend, comfortabel en veilig is. Dit netwerk legt de belangrijkste fietsverbindingen vast voor heel Vlaanderen.



Er bestaan drie soorten routes op dit netwerk:

- **hoofdroutes**: snelle verbindingen tussen twee kernen met een hoog potentieel aan fietsers, deze hoofdroutes gebruiken vooral vrij liggende, rechte beddingen. De hoofdroutes worden zoveel mogelijk als fietssnelweg aangelegd. Contradictorisch genoeg (het gaat immers over een snelle verkeersruimte) kunnen we de meeste van deze hoofdroutes indelen bij de trage wegen.
- **functionele fietsroutes**: logische verbindingswegen tussen woonkernen en attractiepolen. Het netwerk van functionele fietsroutes gebruikt zowel vrijliggende fietspaden naast gewestwegen als verkeersluwe straten en trage wegen.
- **alternatieve functionele fietsroutes**: verbindingen als alternatief voor de functionele fietsroutes. Net als bij de functionele fietsroutes worden er zowel vrijliggende fietspaden naast gewestwegen als verkeersluwe straten als trage wegen gebruikt.

Daarnaast moedigen het Vlaams Gewest en de provincies de lokale overheden aan **lokale functionele fietsroutes** te ontwikkelen die aantakken op de gewestelijke routes. Deze worden voornamelijk binnen de gemeentelijke mobiliteitsplannen ontwikkeld.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoersnetwerk deelt zelden dezelfde wegen als de trage wegen. Maar het is wel degelijk mogelijk: vrije busbanen tot zelfs bepaalde trambeddingen en dienstwegen van spoorwegen kunnen een functie als trage weg vervullen. Heel wat infrastructuur die verband houdt met het openbaar vervoer kan **potentieel dienen als slimme mobiliteitsschakel**. Dat is zeker het geval bij stations. Voetgangers en fietsers kunnen er vaak de sporen kruisen en zo hun reisweg verder zetten.

5.5 CATEGORISEREN ALS EEN SLUITEND GEHEEL: EEN VOLWAARDIGE CATEGORIE 'TRAGE WEG'

Een **trage weg** kunnen we verkeerskundig definiëren als een weg die **niet bestemd is voor gemotoriseerd verkeer en in hoofdzaak gebruikt wordt door niet-gemotoriseerde weggebruikers**.⁵⁹

Zoals we hierboven al aanhaalden valt het tragewegennetwerk buiten de categorisering van de landelijke wegen. Maar er is wel degelijk een (zelfs dubbelzinnige) relatie. Bij de opmaak van een functietoekenningplan voor de landelijke wegen in de regio Schelde-Leie stelt men expliciet:⁶⁰ "Het is nuttig om dit type van wegen mee te nemen in de analysefase als input naar het functietoekenningproces. Ze worden echter niet gebruikt om een effectieve functietoekenning te krijgen. Ze worden dus niet mee opgenomen in de basislaag van wegen die een functietoekenning krijgen. Wel zijn trage wegen een belangrijke input voor het bepalen van de hoofdassen voor fietsers. Het BFF loopt immers vaak over bijvoorbeeld specifieke fietspaden. Daarnaast kunnen ze bepalend zijn voor het aanduiden van uitwisselpunten tussen kamers. In die zin is het tragewegennet een nuttige aanvulling bij de analysefase, maar krijgen de wegen dus geen bepaalde functie. Omgekeerd is het wel mogelijk dat er op een bepaalde weg die wordt gecategoriseerd als type I F of als type II R gemotoriseerd verkeer onmogelijk gemaakt wordt. Op dat moment heeft deze weg een functie toegekend gekregen en wordt hij een trage weg. De weg was echter bij aanvang van de studie en voorafgaand aan de functietoekenning nog geen trage weg en is daarom wel mee opgenomen in de basislaag."

Daarmee wordt gesteld dat het categoriseren van landelijke wegen **kan leiden tot een functie als trage weg**. Interessant genoeg wordt het voorbeeld van een fietssnelweg gebruikt (binnen de bestudeerde regio wordt de linkeroever van de Schelde inderdaad gecategoriseerd als type I F).

De doorsteek Veldmolenstraat-Landmanstraat in de landelijke woonkern Beitem is een echte slimme mobiliteitsschakel: dit potentieel haarvat van een lokaal fiets- en voetgangersnetwerk geeft toegang tot enkele woningen in de woonkern. Deze trage weg zou echter volgens de daartoe ontwikkelde methodiek niet worden opgenomen in de categorisering van de landelijke wegen.



© Google Street View

Hoewel er dus in de feiten enkele categorieën onder het begrip trage weg zouden kunnen vallen, geeft zelfs de meest verfijnde manier van wegcategorisering op dit moment **geen volledig beeld**. Eerst en vooral worden de trage wegen in het landelijke gebied a priori buiten de categorisering gehouden. Bovendien wordt er met de trage wegen die buiten het landelijke gebied vallen al helemaal geen rekening gehouden. En zo blijven finaal heel wat slimme mobiliteitsschakels buiten het bereik van de lokale mobiliteitsplanning.

⁵⁹ Een landbouwweg kan in die zin dus ook een trage weg zijn (zie voorbeeld op p.90)

⁶⁰ VLM, 2013, Opmaak functietoekenningssystemen voor de landelijke wegen Regio Schelde-Leie, p. 88

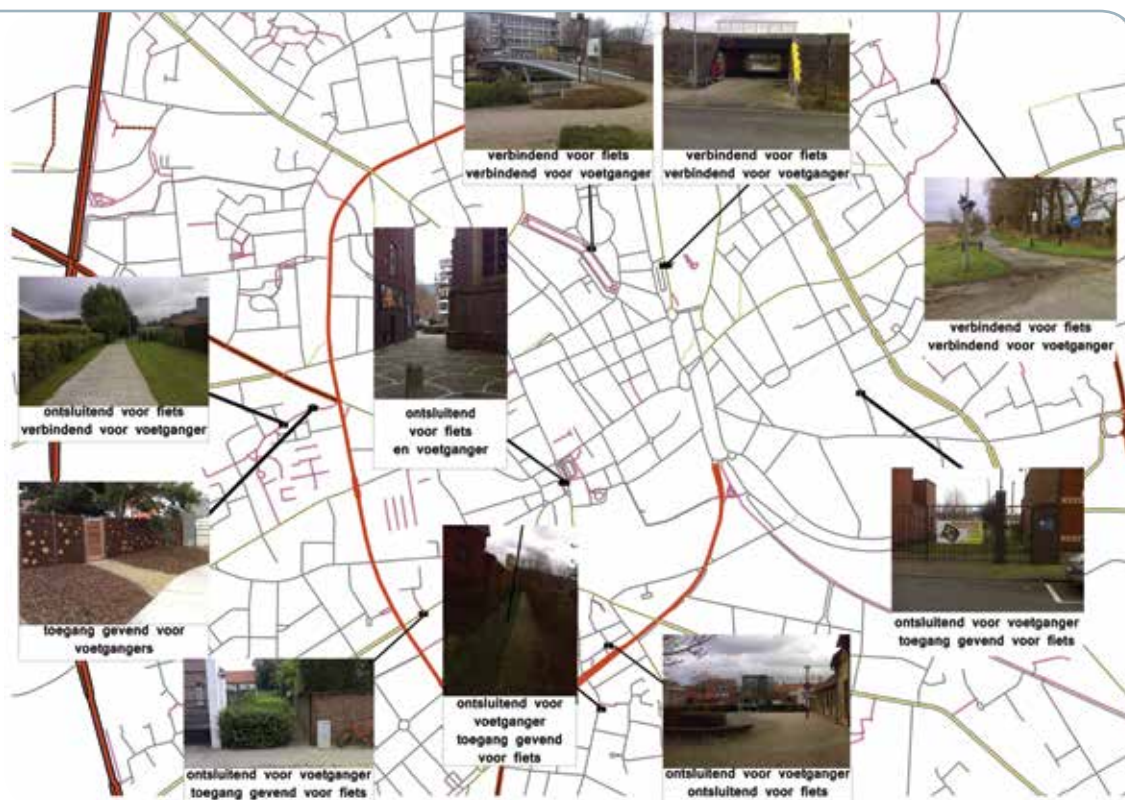


Links – alle gecategoriseerde wegen op het grondgebied van de stad. Rechts – alle gecategoriseerde wegen, aangevuld met alle wegen die wellicht onder de categorie trage weg zouden vallen. Maar liefst 21% van het Roeselaarse wegennet zou onder deze categorie kunnen gebracht worden (zie ook tabel).

	Lengte (km)	% van het gehele wegennet
Hoofdwegen	7,57	1,27%
Primaire wegen	12,79	2,15%
Secundaire wegen	28,59	4,80%
Lokale wegen I	18,98	3,19%
Lokale wegen II a	22,13	3,72%
Lokale wegen II b	8,63	1,45%
Lokale wegen III	371,32	62,33%
Totaal trage wegen waarvan	125,68	21,10%
Slimme schakels (binnen grote ring)	45,50	Niet van toepassing
Voet- en buurtwegen (aanwezig op terrein)	9,51	
Voet- en buurtwegen (juridisch bestaand)	44,30	
Feitelijke wegen	26,37	
Volledig wegennet	595,69	

Dat een categorie **trage weg** in de wegcategorisering wenselijk is, wordt met deze cijfers duidelijk. Temeer daar er een interactie bestaat tussen de lokale wegen en de trage wegen: via de wegcategorisering kunnen (stukken van) lokale wegen omgezet worden in trage wegen in functie van het uitbouwen van voetgangers- en fietsnetwerken.

En wat te zeggen van de **verkeerskundige functies** die trage wegen vervullen? Zoals al werd aangetoond bij de fietssnelweg kan een trage weg wel degelijk een verbindende functie vervullen. Aan het andere eind van het verkeersspectrum werken heel wat kleine voetwegen ook ontsluitend en niet alleen louter toegang gevend, maar dan voor voetgangers. De diversiteit aan verschijningsvormen van trage wegen is enorm groot. Een toepassing op een concreet geval in de nabije toekomst moet bovendien de categorisering van trage wegen in de praktijk brengen. (zie verder bij Toekomstperspectieven, p.95)



Trage wegen vervullen verkeerskundig een breed scala aan functies. Enkele voorbeelden in het centrum van Roeselare maken dit duidelijk. De doorsteekbaarheid van steden en gemeenten zou erg gebaat zijn bij het opnemen van de categorie trage weg in de wegcategorisering.



6 TOEKOMSTPERSPECTIEVEN



Dit Inspiratiepakket werd opgemaakt met één groot doel voor ogen: bruikbaarheid. De vele ervaringen die dankzij het project Slimme Mobiliteitsschakels werden opgedaan tonen het aan: vele kleine schakeltjes maken uiteindelijk het netwerk. Met dit pakket willen we elke ambtenaar, elke beleidsmaker, maar ook elke buurtbewoner of zelfs elke projectontwikkelaar laten zien dat doorsteekjes realiseren geen vorm van hogere wiskunde is. Een gezonde **schakelreflex** van alle actoren op het terrein, zowel in de planning als in de uitvoering van projecten, maakt onze steden en gemeenten leefbaarder voor voetgangers en fietsers. Trage Wegen en Mobiel 21 hopen vurig dat dit pakket op heel wat bureaus zal terechtkomen en ter hand zal worden genomen.

Want slimme mobiliteitsschakels bieden toekomstperspectieven. Dit Inspiratiepakket wil in de nabije toekomst met een schakelreflex grosso modo **drie werkdomeinen** in gang zetten en stimuleren.

6.1 SCHAKELS PLANNEN IN DE PRAKTIJK

Tijdens de zoektocht naar inspirerende voorbeelden bleek meermaals de **goede samenwerking** tussen de gemeentelijke of stedelijke administraties cruciaal geweest te zijn. Net daarom krijgt een geïntegreerde projectgroep in de doorsteekjeskaart-methodiek (zie p. 70) een prominente plaats. Een ad-hoc werkgroep waarin bijvoorbeeld diensten Stedenbouw, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit kennis samenbrengen en afstemmen. Met het oog op het uittekenen en inrichten van een netwerk voor voetgangers en fietsers kan een dergelijke projectmatige werkgroep na afronding van de doorsteekjeskaart ook een permanent karakter krijgen. Een werkgroep waarbinnen nieuwe projecten worden afgetoetst en waarbij de realisatie van schakels een transversale bekommernis wordt. Een schakelreflex dus.

Er zijn heel wat aanleidingen om als bestuur te werken aan slimme mobiliteitsschakels en dit op verschillende schaalniveaus. De opmaak van een bedrijfs-, schoolvervoerplan of een mobiliteitsstudie is dan ook een belangrijk moment om de bereikbaarheid te voet en met de fiets te optimaliseren. Een moment dat kan aangegrepen worden om **ruimer te denken** dan alleen maar aan de gebruikers van de behandelde site. Het zijn dergelijke concrete aanleidingen die binnen zo'n permanente ambtelijke werkgroep kunnen behandeld worden. Of die zouden kunnen aanleiding geven tot een integrale oefening van wegencategorisering waar ook de trage wegen worden meegenomen. (zie verder p. 96)

Het vooruitzicht op een integrale oefening mag echter geen aanleiding, noch argument vormen om de schakelreflex achterwege te laten bij concrete projecten wanneer deze zich aandienen. Aandacht hebben voor de mogelijke **aantakkingen aan bestaande grote trage verbindingssassen** (jaagpaden, doorlopende straten, bovenlokale functionele fietsroutes, ...) is een evidente, maar vaak vergeten screening. De voorbeelden van scholen, ziekenhuizen maar ook bedrijventerreinen die slechts toegankelijk zijn langs één plek (en dan nog voor alle vervoersmodi tegelijk) zijn helaas nog al te talrijk. Tegelijk zijn het ook de plaatsen waar in veel opzichten met potentiële 'verblijfs'ruimte voor voetgangers en fietsers werd gemorst. Zo kan een schakelreflex zelfs leiden tot het toegankelijk maken van de vele vierkante meters ziekenhuiscgazon langsheen verbindende fietspaden. Zo ontstaan speelplaatsen van scholen die aan een lokaal voetgangersnetwerk worden verbonden. Zo krijg je bedrijventerreinen waar je graag naartoe fietst en waar werknemers 's middags even kunnen ontspannen. Zo geraken bus- en tramhaltes verbonden met het trage netwerk. Zo begrijpt iedereen dat een schakelreflex niet alleen over voetgangers en fietsverkeer gaat, maar ook over verbonden en gedeelde ruimte voor iedereen.

En zo komen al snel **onaangeboorde opportuniteiten** aan bod. In de binnenstad of de dorpskom liggen ze voor het grijpen vanuit een nieuwe kijk op verkeer en ruimte. Daarbij is het letterlijk kijken naar beschikbare ruimte verhelderend. Private parkeerterreinen, grote panden en percelen die via verschillende toegangen ontsloten kunnen worden worden voor klanten of bezoekers te voet en met de fiets (bv. supermarkten en andere winkels, scholen, sportcentra, bedrijven, ziekenhuizen en andere verzorgingscentra) kunnen een betekenisvolle rol spelen. Ook 'parastatale' en semi-publieke instellingen kunnen in dat kader bijdragen aan de schakelreflex. Denk maar aan de vele eigendommen van kerkfabrieken en OCMW's. En dan volgt al snel het tweede werkdomein: actie op het terrein.

6.2 SCHAKELS REALISEREN OP HET TERREIN

Er zijn uiteraard de fietsbruggen- en tunnels. Projecten die een stevige investering vergen en ruimtelijk erg complex blijken te zijn alvorens de spade in de grond kan. Veel kansen liggen echter verscholen in **kleinere infrastructurele ingrepen**: een poort open laten, een opening in een haag in combinatie met een verharding over een korte afstand, een uitsparing laten naast een slagboom op een parkeerterrein als doorgang voor voetgangers en fietsers. Ook dát tonen de vele voorbeelden in dit Inspiratiepakket. Aan de slag ermee!

Mits **goede afspraken** rond inrichting en beheer zijn doorsteken op **privaat eigendom mogelijk**. In een compact volgebouwd gebied is dit soms de enige mogelijkheid om een grotere doorsteekbaarheid te realiseren. Een actieve prospectie naar opportuniteiten voor doorsteken is aangewezen: er zijn in heel wat gevallen vanuit andere (dan verkeerskundige) invalshoeken meerwaarden te bedenken. En aldus win-winsituaties te creëren. Kleinhandel, horeca en residentiële ontwikkelingen kunnen een vernieuwde impuls krijgen bij grotere doorsteekbaarheid. Meer klanten, aantrekkelijkere woonomgeving.

Er zijn uiteraard aandachtspunten in dergelijke besprekingen. Sociale veiligheid van doorsteken - vooral tijdens sluitingsuren – komt daarbij vrijwel onmiddellijk aan bod: vooral de angst voor kleine criminaliteit. Gebruikersconflicten van voetgangers en fietsers met voertuigen op parkings, bijvoorbeeld. Het onderhoud van die doorsteken is nog zo'n heikel punt en dan vaak voor de overheid, die de onderhoudslast voor haar diensten ziet toenemen.

Paradoxaal genoeg zal een schakelreflex in de praktijk, net door de vragen op het terrein, ook terug vragen oproepen over de algemene visie van een lokaal bestuur op het netwerk voor voetgangers en fietsers. En dan komt finaal het derde werkdomein in beeld: een integrale wegencategorisering.

6.3 EEN WEGENCATEGORISERING DIE SCHAKELS VERANKERT

Het is belangrijk om als bestuur een **globale visie** te hebben over een doorsteekbare stad of gemeente. Een zicht op de beoogde fijnmazigheid van het trage netwerk. Vandaag blijven de meeste lokale mobiliteitsplannen op dat vlak vaag en theoretisch. Ze ontberen concrete voorbeelden van het gewenste netwerk voor de verschillende wijken of deelgebieden van de stad of gemeente. Strategieën en streefbeelden zijn onvoldoende bekeken of zelfs maar overwogen. Dit Inspiratiepakket breekt een lans voor een aanpak waarbij die oefening ontstaat vanuit een integrale wegencategorisering (zie ook p. 92).

Het opnemen van een categorie trage weg in de categorisering zal als gevolg hebben dat er met voetgangers en fietsers impliciet rekening wordt gehouden wanneer het lokale wegennet tegen het licht gehouden wordt. Lokale wegen kunnen omgevormd worden tot trage wegen, vertrekkende vanuit wenslijnen. Dergelijke wenslijnen kunnen in het kader van een schakelreflex ook doorwerken, als toetssteen bij elke nieuwe opportuniteit. Hiervoor is wenselijk dat er op korte termijn een **praktijktest** komt in een proefstad of proefgemeente die dit aanpakt.

Bij een dergelijke oefening in de praktijk moet op maat van de betrokken stad of gemeente worden bekeken welke verkeerskundige functies de trage wegen in het netwerk vervullen en welke interacties er zijn met het bovenliggende verkeersnetwerk. Het is tekenend dat bij de inspirerende voorbeelden **geen enkel voorbeeld van een doorsteek zit waar het trage verkeer voorrang heeft op het gemotoriseerde verkeer**. Het is een constante dat het gemotoriseerd verkeer voorrang krijgt, mits de nodige veiligheidsmaatregelen of bij ongelijkvloerse oplossingen (tunnels en bruggen). Nochtans is dit onlogisch. Een verbindende of ontsluitende weg voor fietsverkeer verdient voorrang op de meeste lokale wegen waar de voornaamste functie toegang geven is voor het gemotoriseerde verkeer. Hoog tijd dus om ook het netwerk voor voetgangers en fietsers via de wegencategorisering een volwaardige plaats te bezorgen in de lokale mobiliteitsplanning.

Categoriseren is geen eindpunt. Het wordt pas interessant als er gewerkt kan worden aan een set van coherente inrichtingsvormen en terreinoplossingen. Een dergelijke **eenvormigheid qua inrichting** van oversteekvoorzieningen (signalisatie, infrastructuur, wegmarkering, ...) aan kruisingen met autowegen is niet evident, maar wel onderzoekbaar. Ook specifieke situaties (breedte, verlichting, ...) bepalen mee wat uiteindelijk de veiligste en aangenaamste inrichting is in functie van de beoogde categorie.

Dit Inspiratiepakket vormt een **open uitnodiging** om met deze drie werkdomeinen aan de slag te gaan. Samen met de steden en gemeenten die hierop ingaan, hopen Trage Wegen vzw en Mobiel 21 een boeiende reis af te leggen.

7 WWW.SLIMMEMOBILITEITSSCHAKELS.BE

Ontdek alle hulpmiddelen om zelf met slimme schakels aan de slag te gaan op de website die bij dit inspiratiepakket hoort.

- Overzicht van alle doorgegeven slimme mobiliteitsschakels
- Overzicht inspirerende voorbeelden
- Overzicht praktische hulpmiddelen doorsteekjesmethodiek
 - Scenario
 - Stickers
 - Sjabloon verslag
 - Heatmap van ingetekende routes
 - Verslagkaart



8 DANK AAN...



Brecht Vandelanotte en Janique Vandekendelaere van het Departement Mobiliteit; Ellen De Smet en Jill Boudrez van het Departement Informatie en Communicatie en Nele Missinne van de jeugddienst van de Stad Roeselare die meewerkte aan het project als pilootstad.

Alle leden van de klankbordgroep die met hun kritische inbreng mee vorm gaven aan de inhoud van deze publicatie:

- Kimberley Vandamme, Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Luc Wouters, Gezinsbond
- Stef Leroy, Fietzersbond
- Veerle Schoutteet, Agentschap Wegen en Verkeer
- Erwin Debruyne, Vereniging voor Steden en Gemeenten

Alle indieners van slimme schakels voor het melden van hun favoriete doorsteek.

Geïnterviewden Kristine Verachttert en Sara Claeys (afdeling ruimtelijk en duurzaamheidsbeleid stad Leuven), Nico Vankrieken (AGS Leuven), Cedric Heerman (dienst Ruimtelijke ordening stad Turnhout) en Wim Schuddinck (Mobiliteitsbedrijf stad Gent) voor de inkijk in het beleid rond doorsteekjes binnen hun stad.

De volgende steden en gemeenten voor het documenteren van de geselecteerde inspirerende voorbeelden: Aarschot, Aartselaar, Brugge, Duffel, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Nieuwpoort, Oostende, Oudenaarde, Roeselare, Schilde en Turnhout.

De afdelingen Aartselaar en Brugge van de Fietzersbond en de Vrienden Van de Vlaamse Veren voor het aanleveren van fotomateriaal.

Alle deelnemers aan de Map-It-sessies voor hun kritische en opbouwende bemerkingen, zowel op de methodiek als op de doorsteekbaarheid van Roeselare.

Pascale Willems, studente Verkeer, Logistiek & Intelligente Transportsystemen aan de KU Leuven die in haar paper het concept slimme mobiliteitsschakel in een begrijpelijke en vlot leesbare taal uit de doeken deed. Professor Dirk Lauwers, Universiteit Gent, Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur, afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, promotor van de paper van Pascale Willems.

Valère Donné van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, voor zijn inzichten in de lokale wegencategorisering.

9 COLOFON



Eindredactie

Steven Clays

Teksten

Pieter Brusselman & Steven Clays, Trage Wegen
Sabine Verstraeten, Ilse Vleugels & Gert Zuallaert, Mobiel 21

Afbeeldingen en foto's

Nadine Maes, Melissa Thys & Ilse Vleugels, Mobiel 21
Sarah Moutury (coverfoto), fotoarchief Trage Wegen vzw
Afdelingen Aartselaar en Brugge van de Fietzersbond, Vrienden Van de Vlaamse Veren
Indieners van slimme schakels

Cartografie

Pieter Brusselman, met dank aan de gegevens van de bijdragers aan www.openstreetmap.org

Lay-out

Nadine Maes, Mobiel 21

D/2014/10.962/1

Datum

December 2014

Verantwoordelijke uitgever

Andy Vandevyvere
Kasteellaan 349 A
9000 Gent

Trage wegen vzw

Mobiel 21

Met financiële ondersteuning van Vlaamse Overheid en de stad Roeselare



Vlaanderen
verbeelding werkt



Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets van deze uitgave worden vervoelvoudigd, vertaald of aangepast, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

©Trage Wegen vzw & Mobiel 21 – 2014



→ **Slimme mobiliteitsschakels** ↑
Aanpak doorsteekbaarheid steden & gemeenten
↓