

BE RUNNING

Gids voor een goed ontwerp voor
stappers en lopers

JUNI 2022

STUDIE UITGEVOERD DOOR

CityTools

TEAM BE RUNNING

Louison Cuvelier, Milène Deneubourg, Augustin Habra, Maarten Lenaerts,
Frédéric Raynaud, Vanessa Thieffry, Gaëlle Valcke, Rien van de Wall et Dries Verdoort

GEGEVENSBRON

perspective.brussels, sport.brussels, OpenStreetMap, Track Landscapes

OMSLAGFOTO

CityTools

LAY-OUT EN AFDRUKKEN

Kaligram sprl

CONTACTPERSOON

info@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine DE BORMAN, directeur-generaal van perspective.brussels
Naamsestraat 59 - 1000 BRUSSEL

De hier gepresenteerde resultaten worden slechts ter informatie verstrekt. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding.

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/26

BE RUNNING

Gids voor een goed ontwerp
voor stappers en lopers

JUNI 2022



De strategie *be running* is een initiatief van perspective.brussels in samenwerking met Brussel Leefmilieu, Brussel Mobiliteit, visit.brussels en sport.brussels, en wordt gerealiseerd dankzij de deelname van de volgende besturen en organisaties: BLOSO, Beliris, BMA, Brussels Run Crew, Brussel Promotie - 20 km van Brussel, BSI-BCO, Bxl Run Crew, Cercle Sportif La Forestoise Athlétisme, City Runs, Club Athlétisme Excelsior, CoCoF, de 19 gemeenten, I Run Brxssls, Joggans, Les Foulées Joyeuses, Run in Challenge Brussels, Runnin'City, Sport.Vlaanderen, Tous à Pied, TraKKs, urban.brussels, VGC, walk.brussels en Zatopek.

INHOUD

VOORAFGAAND	9
01 INLEIDING	13
Context	14
Strategie <i>be running</i>	14
Studie big data en online enquête	15
Ideale kaart van de routes	16
Profiel van de loper	18
02 VERKENNINGSLOOPTOCHTEN	21
4 verkenningroutes	23
Methodologie	24
Route 1: Van Beethoven - Terkamerenbos	26
Route 2: Simonis - Sint-Katelijne	30
Route 3: Weststation - Terkamerenbos	34
Route 4: Docks Brussel - Jubelpark	38
03 FICHES MET GOEDE PRAKTIJKEN	43
Stadslaan met middenberm	45
Winkelstraat	48
Woonstraat en kruispunt	50
Cohabitatie met actieve verplaatsingswijzen	52
Omgeving van parken	54
Pad	55
Overgangso oplossingen	56
Uitrustingen	58
04 CONCLUSIE	61
05 OM NOG VERDER TE GAAN	67

VOORAFGAAND

Lopen (of «running») is door de jaren steeds populairder geworden en is vandaag een van de meest beoefende sporten in Brussel (meer dan een op de vijf sportbeoefenaars in Brussel doet aan lopen, volgens een studie van visit.brussels uit 2019). Deze evolutie ging hand in hand met een bewustwording inzake het belang van een goede gezondheid bij de bevolking, meer bepaald onder invloed van de gezondheids crisis in 2020. Lopen, een sport die voor iedereen toegankelijk is en dankzij de flexibiliteit ervan vele mogelijkheden biedt om deze sport te beoefenen, is door de jaren geëvolueerd tot «running», met welzijn en gezondheid als voornaamste doelstellingen vóór competitie en resultaten. Samen met Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en visit.brussels werkt perspective.brussels sinds 2019 aan een strategie met als doel deze praktijk in Brussel te promoten.

Dit document, dat aansluit bij de strategie *be running* - eind 2020 voor het eerst goedgekeurd door de gewestregering -, is een gids voor een goede inrichting van gedeelde wegen en openbare ruimten, volgens het principe van «alle voetgangerssnelheden» van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move. Het heeft als doel antwoorden te vinden op de problemen waarmee lopers te maken krijgen in de stedelijke ruimte, rekening gehouden met de verschillende voetgangerssnelheden - stappen en lopen, zowel met een nuttig doel als recreatief en die zelf ook aan verschillende snelheden kunnen worden beoefend - en de overige verplaatsingswijzen in de stad.

Deze gids is voornamelijk bestemd voor de operatoren van toekomstige bouwplaatsen in het Brussels Gewest - Beliris, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de 19 gemeenten - waarvan de constructies de praktijk van het lopen moeten kunnen verbeteren op welbepaalde routes. De gids is een aanvulling op de andere bestaande gidsen voor ruimtelijke ordening (10 ontwerptips voor de gewone straat van de BMA, de voetgangervademecums van Brussel Mobiliteit ...) en heeft als doel de handleiding voor projecten voor de inrichting van de van openbare ruimte van urban. brussels te verrijken, door zich in de specifieke positie van de loper te stellen en met als doel een betere cohabitatie van voetgangers, actieve verplaatsingswijzen en andere gebruikers mogelijk te maken.

De ontwerpers van de openbare ruimte in het Brussels Gewest evenals de private actoren die een rol vervullen inzake de praktijk van het lopen werden bij het proces betrokken door middel van bilaterale ontmoetingen en verkenningslooptochten die hebben toegelaten de aandachtspunten van de overheden te verzoenen met de specifieke noden van - trage en snelle - voetgangers in de openbare ruimte.

De verkenningslooptochten waren de gelegenheid om vast te stellen welke problemen er bestaan in verband met voornoemde cohabitatie alsook welke obstakels om op comfortabele en veilige wijze door de stad te kunnen lopen. Ze hebben het ook mogelijk gemaakt een reeks configuraties van de ruimte te identificeren die een probleem vormen en waarvoor deze gids probeert pragmatische en flexibele oplossingen aan te reiken met het oog op een aanpassing aan de specifieke kenmerken van concrete gevallen.



INLEIDING

**Context, strategie *be running* en
"ideale kaart" van de routes**

CONTEXT

Sinds 2019 heeft perspective.brussels als opdracht een analyse te maken van de routes voor running die in Brussel het meest worden gebruikt¹. Die verkenning-sopdracht, gelanceerd in het kader van het PerspectiveLab in samenwerking met een reeks institutionele actoren en deskundigen met betrekking tot het lopen, mondde uit in de strategie *be running* die inzonderheid de ontwikkeling van een recre-actief netwerk voor stappers en lopers omvat.

Tussen maart en april 2020 werd een enquête gevoerd bij lopers in het Brussels Gewest om een evaluatie te maken van hun praktijken, routes, noden en verwachtingen. Hoewel het geen verrassing is dat lopen het populairst is in parken en groene ruimten, loopt een groot deel van de lopers ook buiten deze «beschermd gebied» en gaan ze hun sport ook beoefenen in de openbare ruimte (vrijwillig of uit noodzaak).

Op voorstel van de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd het ontwerpen van een «ideale kaart van de routes» eind december 2020 door de regering goedgekeurd. Deze kaart biedt een kader voor de besprekingen met de gewestelijke en gemeentelijke partners met het oog op de ontwikkeling van voorzieningen die bestemd zijn om het leven van deze «snelle voetgangers», die met steeds meer zijn op het gewestelijk grondgebied, te vergemakkelijken.

STRATEGIE BE RUNNING

In 2018 nam het Brussels parlement een resolutie aan met als doel een concreet «Vrijetijdsloopplan» op te stellen². De minister-president heeft aan perspective.brussels gevraagd om de concrete uitvoering van het plan te coördineren.

be running is de gewestelijke strategie die tot doel heeft lopen in Brussel te promoten via de ontwikkeling van een ruimtelijke visie voor recreatieve stappers en lopers.

be running wordt opgenomen in de dynamiek van zowel het GPDO (door lopen en het gebruik van de openbare ruimte op te nemen in de versterking van de strategische netwerken), Good Move (inzonderheid voor het thema «alle voetgangerssnelheden») als van andere gewestelijke beleidsinstrumenten (GSV Good Living, GBP ...).

Perspective heeft een actieplan uitgewerkt dat het voorwerp was van vele uitwisselingen tussen gewestelijke instellingen (voornamelijk met Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en visit.brussels), de gemeenschappen die immers bevoegd zijn voor sport en gezondheid, de gemeenten en, tot slot, deskundigen op het gebied van lopen.

Het plan bestaat uit meerdere acties die nader worden beschreven op de volgende pagina.

1 Zie voor meer informatie over dit proces: <https://perspective.brussels/nl/stedelijke-uitdagingen/sport/naar-een-recre-actief-netwerk-voor-stappers-en-lopers>

2 Zie de parlementaire resolutie van 2018: <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2016-17/131769/images.pdf#page>

- › Territoriale analyse en overleg met de actoren
- › Online enquête uitgevoerd door TRACK landscapes en perspective.brussels in maart-april 2020
- › Big data-studie uitgevoerd door TRACK landscapes en perspective.brussels in oktober 2020
- › Definitie van een ideale kaart van de routes, rekening gehouden met de studie, de enquête en de morfologie van Brussel
- › **Een gids opstellen voor een goede loopvriendelijke inrichting die ontwerpers en inrichters van de openbare ruimte de goede praktijken onder de knie helpt te krijgen voor de aanleg en het gebruik van loopvriendelijke routes (voorwerp van de huidige gids).**
- › Organisatie van een RunHack om lopers en stedenbouwkundigen bijeen te brengen om samen oplossingen te creëren die lopen in de stad op een concrete manier verbeteren.
- › Communiceren over de routes en lussen en die voorstellen aan lopers in het Brussels Gewest met behulp van een boekje en GPX-gegevens die beschikbaar zijn via de gewestelijke sites sport.brussels en visit.brussels en kunnen worden gebruikt op een smartphone.

BIG DATA-STUDIE EN ONLINE ENQUÊTE

In 2020 werd een studie, uitgevoerd door perspective.brussels in samenwerking met TRACK landscapes³ - waarvan het verslag terug te vinden is op de website van perspective.brussels⁴-, gelanceerd met als doel een beter zicht te krijgen op de praktijk van het lopen in het Brussels Gewest. Een «big data»-analyse van gegevens afkomstig van mobiele apps voor lopen heeft toegelaten informatie te verzamelen over de routes die in de hoofdstad het vaakst worden gevolgd.

Tegelijk heeft een online enquête inzicht verschaft in de gewoonten, beweegredenen en behoeften van lopers in het Gewest. Hoewel lopers voornamelijk gaan lopen in parken en groene ruimten, blijkt tegelijk dat ze ook graag op andere plaatsen willen gaan lopen. De enquête heeft aangetoond dat ze op zoek zijn naar een natuurlijke en groene omgeving, een goede luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, ononderbroken looproutes en een sociaal veilige omgeving.

Op basis van deze bevindingen heeft TRACK landscapes een voorlopige kaart gemaakt met de belangrijkste gebruikte routes - voornamelijk parken en groene ruimten - en met groene doorgangsroutes om deze ruimten met elkaar te verbinden.

3 Landschaps- en stedenbouwkundig ontwerp bureau gespecialiseerd in de ontwikkeling van strategieën en ruimtes gewijd aan actieve verplaatsingswijzen.

4 Het verslag van TRACK landscapes en de gedetailleerde resultaten van de enquête staan online op: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

IDEALE KAART VAN DE ROUTES

Perspective.brussels heeft een ontwerp van «ideale kaart» opgesteld - die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in december 2020 heeft goedgekeurd - waarop 13 stedelijke verbindingen worden geïdentificeerd op basis van zowel de voorafgaande analyses, studies en overlegmomenten als de ervaring van deze organisatie met het Brussels grondgebied. De richtsnoeren ervan zijn:

- › Alle Brusselse parken (waar de meeste lopers terug te vinden zijn) verbinden met de Groene Wandeling en/of het kanaal (en de dynamiek van het BKP), die zijn aangewezen als structurerende assen voor lopers. De big data-analyse en de enquête hebben aangetoond dat lopers niet stoppen aan de gewestgrenzen. Door vanuit de centrale wijken toegang te bieden tot de Groene Wandeling, wordt het ook gemakkelijker om via de groene corridors de Vlaamse rand te bereiken.
- › Verbindingen tot stand brengen tussen het oosten, het westen, het noorden en het zuiden om het geheel van het grondgebied te ontsluiten voor lopers (en de ontdekking mogelijk maken van nieuwe geschikte loopparcours), via het ontwerp van een herkenbaar, toegankelijk en aantrekkelijk «recre-actief» netwerk waarvan de routes duidelijk zijn aangegeven.

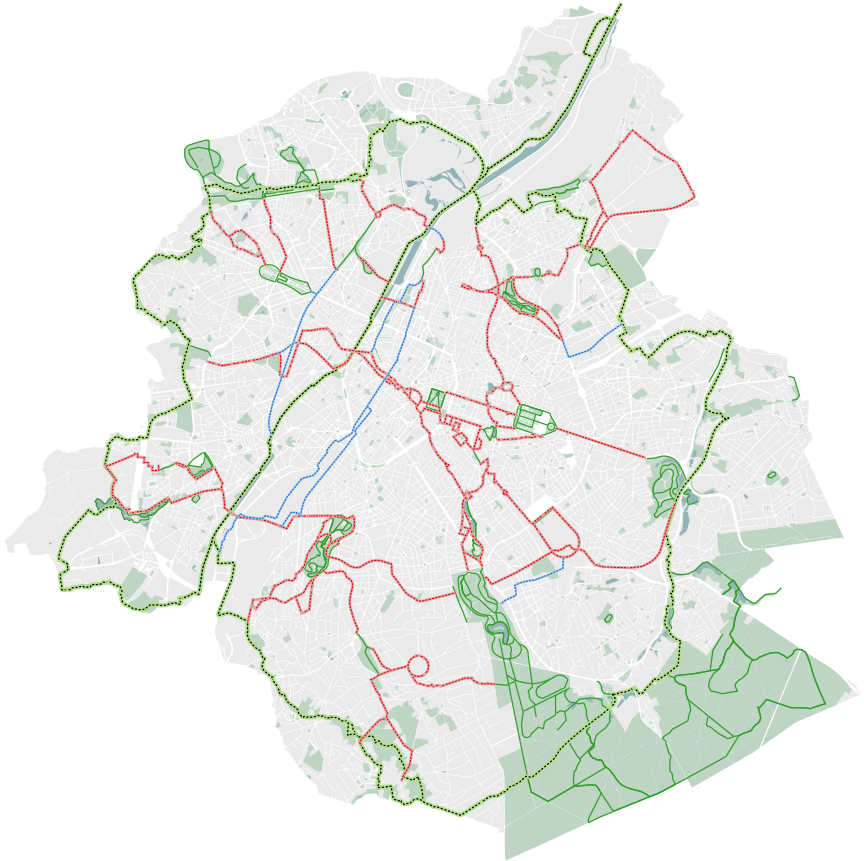
Dit ontwerp van «ideale kaart» nodigt inzonderheid Beliris, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de gemeenten uit om routes aan te passen, te verbeteren of te creëren om tegemoet te komen aan

de noden van «alle stappers en lopers», met inbegrip dus van de behoeften van de snelle voetgangers, i.e. de lopers, en de praktijken van stappen en lopen te bevorderen. Deze kaart, die al kan worden geraadpleegd op BruGIS en MobiGIS, zal een referentie zijn voor alle bouwheren en inschrijvers verantwoordelijk voor diverse werven waar mogelijk inrichtingswerken kunnen gebeuren om de looppraktijk te verbeteren.

Volgend op de nodige verkenningen op het terrein werd de ideale kaart van de routes (zie volgende pagina) aangepast in het kader van de samenstelling van deze gids. De oorspronkelijke routes die als resultaat van het onderzoek van TRACK landscapes werden geïdentificeerd, worden in het rood weergegeven, terwijl de voorgestelde alternatieven of toevoegingen in het blauw worden weergegeven. De ononderbroken blauwe lijnen vertegenwoordigen toevoegingen/wijzigingen aan bestaande routes. De verbinding tussen het kanaal en het westen zou bijvoorbeeld mogelijk zijn via de Delaunoystraat in plaats van via de Ninoofsesteenweg, die in de praktijk erg onhandig is. De blauwe stippellijnen geven routes aan die mogelijk belangrijke verbindingen kunnen worden, zoals de fietssnelweg van Lijn 28, een voetgangersbrug die gepland is als onderdeel van het RPA Weststation of het toekomstige Maximiliaanpark dat een lineaire route zal bieden langs de Zenne die opnieuw bovengronds stroomt.

Het doel is om geleidelijk een doorlopend voetgangersnetwerk van hoge kwaliteit te creëren langs al deze verbindingen.

IDEALE KAART VAN DE VERBINDINGEN 'BE RUNNING'



↑ Ideale kaart van de routes en voorgestelde aanpassingen
© CityTools

----- «be running» verbinding

———— Voorstel van nieuwe verbinding



PROFIEL VAN DE LOPER¹

Er bestaat niet zoiets als een profiel van de typische loper. Integendeel, alle lopers zijn allemaal verschillend en deze diversiteit is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen naarmate de praktijk van het lopen populairder is geworden. Afgezien van hun geslacht en leeftijd kunnen lopers ook heel verschillende behoeften en beweegredenen hebben. Dankzij de studie en de online enquête van perspective.brussels en TRACK landscapes hebben we toch een beter zicht gekregen op een aantal behoeften van de Brusselse lopers.

Hoewel lopers gewoonlijk gaan lopen in de parken en groene ruimten van het Gewest, gaan sommigen ook lopen in de stedelijke omgeving, buiten open ruimten, omdat ze dat graag willen of uit noodzaak (om van de ene naar de andere open ruimte te lopen, om van bij hen thuis naar een park te lopen ...) Naast een natuurlijke omgeving en gezonde lucht, die veeleer kenmerkend zijn voor parken en groene ruimten, zijn lopers ook op zoek naar een veilige (verkeersveiligheid) en doorlopende ruimte, zonder onderbrekingen die hen verplichten om onderweg halt te houden. Ze zoeken ook minder drukke en voldoende brede ruimten.

Het is soms moeilijk om al deze elementen samen te brengen in de stedelijke omgeving die vaak in grote mate gevuld is en weinig plaats overlaat. Met hun dynamische en sportieve houding hebben lopers een mate van flexibiliteit die hen in staat stelt zich aan deze verschillende situaties aan te passen. Toch zijn te omzeilen obstakels, stoepanden en een drukke stroom voetgangers in een smalle straat stuk voor stuk elementen die de loper kunnen hinderen of zelfs een risico kunnen vormen (niveauverschil in de openbare ruimte, obstakels vermijden door op de weg te gaan lopen ...).

Het lijkt daarom noodzakelijk dat de openbare ruimte zich kan aanpassen aan deze praktijk, om vlottere verplaatsingen van lopers mogelijk te maken. Deze vlotte doorstroming en continuïteit in de ruimte ten dienste van de snelle voetganger zullen ook voordelig zijn voor andere actieve verplaatsingswijzen.

1 De volgende elementen zijn afkomstig van de resultaten van het analysewerk en de enquête door TRACK landscapes. Alle resultaten zijn te vinden via deze link: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

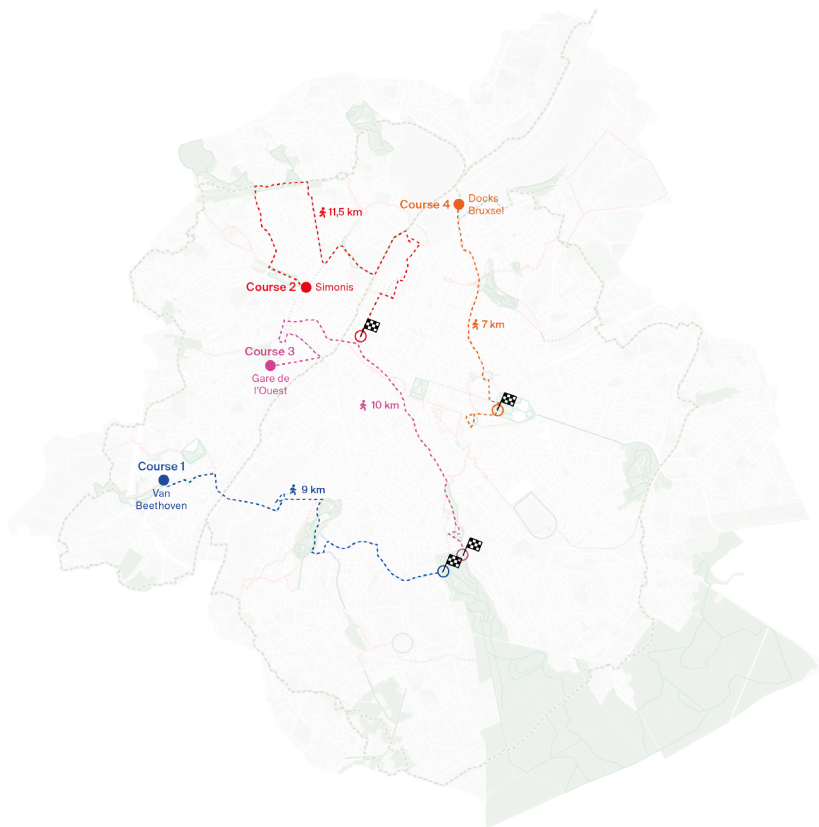




VERKEN- NINGSLOOP- TOCHTEN

Diagnose door praktijk : goede voorbeelden en obstakels voor lopen in een stedelijke omgeving

FIGUUR 2: VERKENNINGSROUTES



--- Looptocht 1: Van Beethoven - Terkamerenbos

--- Looptocht 3: Weststation - Terkamerenbos

--- Looptocht 2: Simonis - Sint-Katelijne

--- Looptocht 4: Docks Brussel - Jubel-park

4 VERKENNINGSROUTES

Als uitgangspunt voor het opstellen van de gids werden verkennende looptochten uitgevoerd om na te gaan welke problemen voortvloeien uit de cohabitatatie van verschillende voetgangerssnelheden in de openbare ruimte alsook welke de goede praktijken zijn en welke obstakels er bestaan voor comfortabel lopen in de stad. Op basis van die looptochten kon ook worden vastgesteld in welke mate de op de ideale kaart voorgestelde routes verenigbaar zijn met de praktijk. Verschillende actoren die betrokken zijn bij het thema, werden uitgenodigd om aan de looptochten deel te nemen. De gemeenten Anderlecht en Elsene, TraKKs (een winkel gespecialiseerd in alles wat met lopen te maken heeft) en Tous à Pied (een vereniging die wandelen promoot) hebben op de uitnodiging gereageerd en hebben toegelaten het werk te verrijken met hun aanvullende standpunten en hun expertise.

Voorafgaand aan de verkenningslooptochten vond een aantal bilaterale ontmoetingen plaats. Die ontmoetingen boden de gelegenheid om aandachtspunten met betrekking tot de samenstelling van de gids te verzamelen en over het thema van gedachten te wisselen met publieke actoren zoals Brussel Mobiliteit, de BMA, urban.brussels en de gemeenten maar ook met privépartners zoals walk.brussels, Tous à Pied en TraKKs. We hebben de meeste van de op pagina 5 van deze gids genoemde partners kunnen ontmoeten.

METHODOLOGIE

Tussen juni en september 2021 werden vier verkenningstochten gelopen. Ze werden uitgestippeld op basis van de ideale kaart van de routes. Ze doorkruisen een grote verscheidenheid aan stedelijke omgevingen: dicht en minder dicht bevolkte wijken, woon- en industriegebieden, winkel-straten en groene ruimten. De routes lopen ook via delen van structureerende assen zoals de Steenweg⁵ - geïdentificeerd als voetgangersboulevard in Good Move -, het kanaal (en de dynamiek van herontwikkeling van openbare ruimten langs het kanaal via het BKP) of de Groene Wandeling⁶.

In de logica van «alle voetgangerssnelheden» werden deze routes al stappend en al lopend afgelegd. Bovendien hebben deze verkenningstochten toegelaten vast te stellen dat lopen een goede manier is om zich rekenschap te geven van de obstakels en ongemakken in de openbare ruimte. Zoals dat geldt voor elke voetganger, krijgt de loper te maken met verschillende vormen van hinder in de openbare ruimte, obstakels en onderbrekingen. Bij het lopen worden dergelijke vormen van hinder sneller duidelijk, omdat ze sneller opduiken voor een loper dan voor een voetganger die trager is en meer tijd heeft om zich aan te passen.

Om verslag uit te brengen over deze verkennende looptochten wordt de kwaliteit van de trajecten beoordeeld op basis van een kleurschaal die beantwoordt aan de kleuren die terug te vinden zijn op running apps waar de kleuren de snelheid van de loper over het hele traject aangeven. Hier geven de kleuren rood, oranje, groen en blauw informatie over, respectievelijk, zeer oncomfortabele routes («zwarte punten»), oncomfortabele routes, comfortabele routes en zeer comfortabele routes («goede praktijken»). Een overzicht van een reeks onvolledig beschreven situaties, voorzien van foto's en commentaar, kan worden gebruikt om nauwkeuriger te beschrijven welke inrichting als hinderlijk of goed wordt ervaren. Deze verschillende situaties dienen als basis voor de identificatie van typologieën die het voorwerp uitmaken van voorstellen voor inrichting in het vervolg van deze gids.

5 De "Steenweg" is de opeenvolging die de Gentssesteenweg, de Elsensesteenweg via de Vlaamsepoort, de Beurs, de Grote Markt, de Kunstberg, het Koningsplein en de Naamsepoort met elkaar verbindt.

6 Het tracé van de Groene Wandeling is hier te vinden: <https://leefmilieu.brussels/burgers/het-milieu-brussel/de-natuur-de-stad-ontdekken/de-groene-wandeling-bezoek-brussel-te-voet-met-de-fiets>

Zeer oncomfortabel

Oncomfortabel

Comfortabel

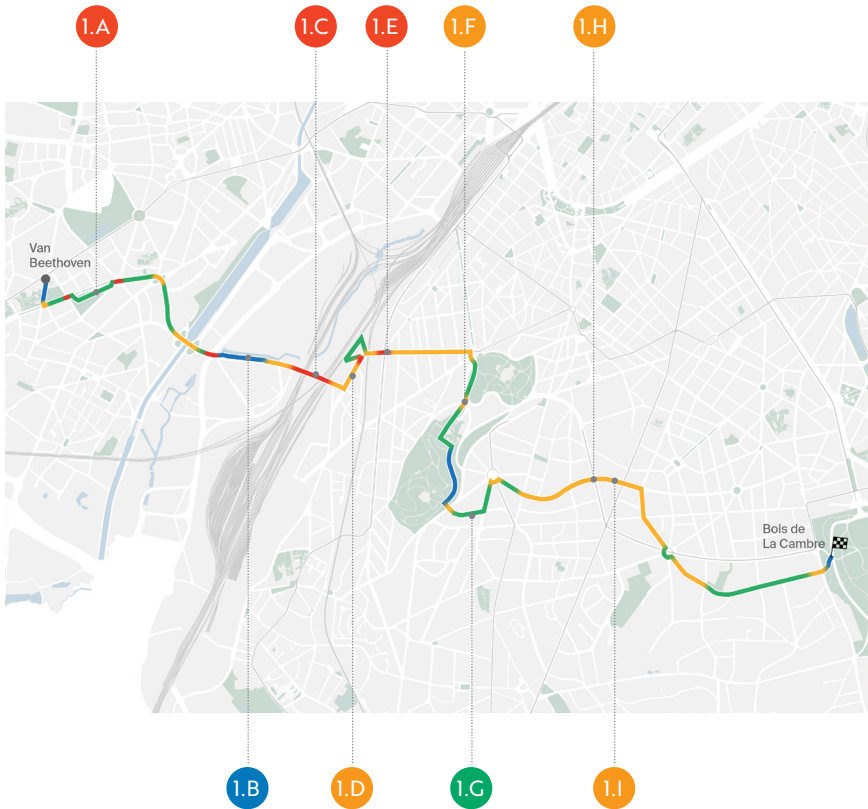
Zeer comfortabel

(Zwart punt)

(Goede praktijk)

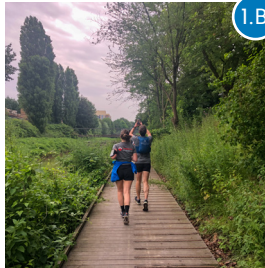
ROUTE 1

ROUTE 1: VAN BEETHOVEN NAAR TERKAMERENBOS





Théo Lambertlaan



Paepsemiaan



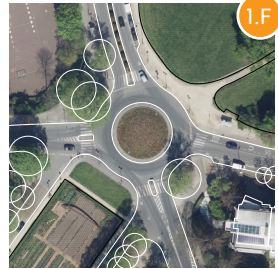
Gerijstraat



Luttrebruglaan



Kruispunt Ceupens/Van Volxem



Verbinding Dudenpark/Vorst



Maarschalk Joffrelaan



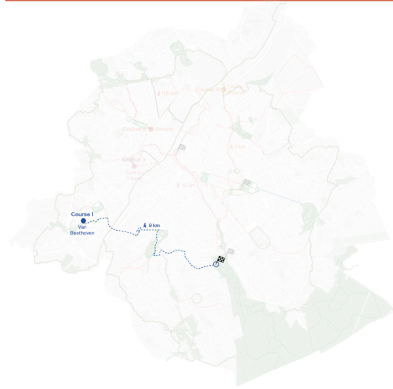
Moliërelaan/Albertlaan



Moliërelaan



ROUTE 1



Deze tocht werd op 28 juni 2021 tijdens de voormiddag gelopen. Het traject verbindt de halte Van Beethoven - in de buurt van het Park van de Vijvers in Anderlecht - met het Terkamerenbos. De tocht doorkruist het zuiden van het Gewest van west naar oost, langs enkele grote Anderlechtse lanen, loopt langs de Zenne in de industriezone, vervolgens in Vorst van Wiels naar Altitude 100 en doorkruist tot slot de woonwijken van Ukkel in de richting van het Terkamerenbos.

De Théo Lambertlaan is een brede laan (30 meter van gevel tot gevel) met een aangelegde middenberm (1.A). Deze centrale promenade biedt een aangenaam kader om te lopen - groene omgeving, bomenrijen, pad, comfortabele verharding en potentieel voor continuïteit - maar vertoont toch onderbrekingen op sommige kruispunten. Die onderbrekingen verplichten de gebruiker om drie opeenvolgende oversteekplaatsen voor voetgangers te nemen om daarna verder in de middenberm te kunnen lopen.

Verderop wordt de Paepsemiaan, een brede weginfrastructuur die door de industriezone van Anderlecht loopt, opgesplitst om op een lager niveau dan de weg een promenade te vormen langs de Zenneoeveren (1.B). Dit eenvoudig traject biedt een zeer kwaliteitsvol alternatief - een groene, rustige omgeving - voor de laan waar veel auto- en logistiek verkeer voorkomt.

Het deel van de Gerijweg tussen de twee bruggen (inclusief de bruggen) is erg oncomfortabel, vooral door een moeilijke cohabitatie van de verschillende actieve verplaatsingswijzen. Dit deel biedt geen echte voetgangersruimte, daar het voetpad wordt ingenomen door een fietspad (1.C). Voetgangers zijn dus uitgesloten van de route, die bovendien soms nauwe en slecht verlichte plaatsen omvat zoals doorsteken onder spoorbruggen.

De Luttrebruglaan heeft een voetpad dat tussen 1,5 en 2 meter breed is, wat net genoeg is om te voldoen aan de bepalingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). De situatie kan echter oncomfortabel blijken als gevolg van de aanwezige obstakels (1.D). Zolang er weinig gebruikers zijn, is een obstakel niet noodzakelijk hinderlijk. Met een grotere voetgangersstroom kan eenzelfde obstakel echter meer hinder veroorzaken. In dit geval leidt het gecombineerd effect - de combinatie van twee obstakels, i.e. de paal met het verkeersbord en de struik - ertoe dat het gevoel van hinder nog groter wordt¹.

1 Zie in dit verband: Alexis Creten, Aniss M. Mezoued en Quentin Letesson, "Fluidité des déplacements et gênes piétonnes dans les rues commerçantes de Bruxelles, Brussels Studies [Online], Algemene reeks, nr. 158, online geplaatst op 20 juni 2021, URL: <http://journals.openedition.org/brussels/5595>; DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.5595>.

Het kruispunt tussen de Wielemans Ceupenslaan en de Van Volxemlaan **(1.E)** is een goed voorbeeld van het weerkerend probleem voor voetgangers van rechtsafslagstroken. De verbreding van de rijbaan om de doorstroming van het verkeer op het kruispunt te verbeteren, vermindert de beschikbare ruimte voor het trottoir (1,8 meter). Deze situatie, gecombineerd met de aanwezigheid van obstakels (barrières) en een locatie die voetgangersstromen concentreert, verhindert de doorgang in beide richtingen op het trottoir. Hier zien lopers zich gedwongen om op de rijweg te lopen om hun weg te vervolgen.

Het Dudenpark en het Vorstpark komen samen op één punt, ter hoogte van het kruispunt van de Massenetlaan, de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Gabriel Faurélaan. Hoewel te betreuren valt dat dit snijpunt tussen twee parken, die op grote waardering kunnen rekenen van lopers en andere gebruikers, een infrastructuur voor auto's is - i.e. een verkeersrotonde **(1.F)** -, maakt de inrichting ervan het mogelijk om het over te steken op een wijze die niet oncomfortabel is. De oversteekplaatsen liggen op eenzelfde niveau (voetpad op het niveau van de rijweg) en zijn beveiligd dankzij eilanden tussen de rijbanen. Bovendien worden ze niet geregeld door verkeerslichten, wat betekent dat lopers voorrang kunnen houden en niet hoeven te stoppen.

De Maarschalk Joffrelaan, aan de uitgang van het Dudenpark, biedt een beplante groene omgeving en een comfortabele breedte van het voetpad.

Samen met de Coghenaan, die een vergelijkbaar profiel heeft en in het verlengde ervan ligt, biedt de Maarschalk Joffrelaan

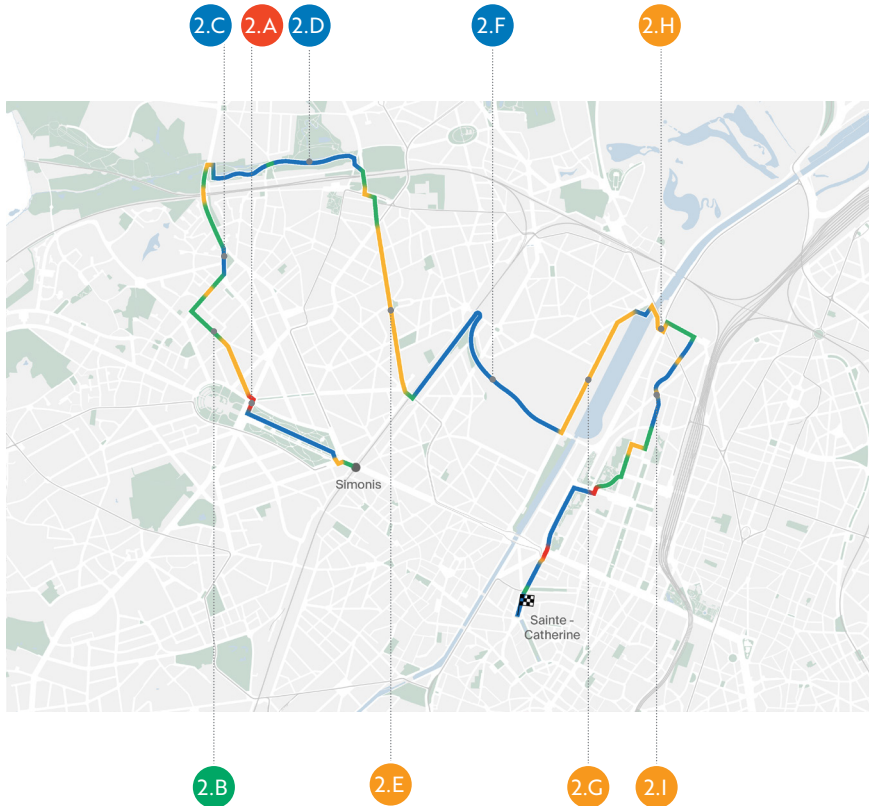
een kwaliteitsvolle verbinding tussen het Dudenpark en het Wolvendaelpark. **(1.G)**

De oversteek van de Albertlaan vanaf de Molièrelaan zorgt voor een onderbreking in het parcours met een soms lange wachttijd (ca. 60 seconden) **(1.H)**.

Tot slot biedt de Molièrelaan potentieel een kwaliteitsvolle situatie - bebouwd en beplant kader, breedte van het voetpad, doorlopende verbinding van oost naar west... Toch is het lopen hier niet bijzonder comfortabel, meer bepaald als gevolg van de wegverharding in kasseien in slechte staat op sommige delen en de parkeervoorzieningen die loodrecht gelegen zijn ten opzichte van de as van de rijweg **(1.I)**. In deze situatie hangt de geparkeerde wagen deels over het voetpad. Ook hier leidt het aspect van combinatie met het tweede obstakel (parkeermeter) ertoe dat de beschikbare ruimte op het voetpad aanzienlijk kleiner wordt en dat er hinder wordt veroorzaakt.

ROUTE 2

ROUTE 2: SIMONIS NAAR SINT-KATELIJNE





Uitgang Elisabethpark



Van Pagestraat



Wereldtentoonstellingslaan



Koning Boudewijnpark



Charles Woestelaan



Thurn & Taxis-park



Havenlaan



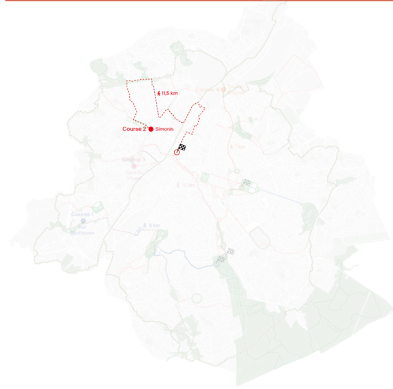
Jules de Troozsquare



Verbindingen Zennepark



ROUTE 2



Deze looptocht werd afgelegd op 10 september 2021 tijdens de namiddag. Het parcours ligt in het noordwesten van het Gewest en verbindt het metrostation Simonis met het centrum van de stad (Sint-Katelijne), via het Elisabethpark, het Koning Boudewijnpark en het Thurn & Taxispark. Daarna loopt de route langs het kanaal naar het noorden, tot aan De Trooz, om dan weer af te dalen naar het centrum van de stad door de Masuwijk, het Zennepark en de Noordwijk.

De parken lokken zeer veel lopers. Hoewel lopen binnen de grenzen van de parken veeleer op prijs wordt gesteld, is de toegang tot die parken vaak problematischer. Hier wordt de omgeving van het Elisabethpark gekenmerkt door een opeenvolging van verkeerslichten waar de loper geen voorrang heeft en dus geduld moet oefenen. (2.A). Ook de bezetting van de Broustinlaan voor evenementen zorgde voor hinder waardoor gewone verplaatsingen als voetganger moeilijk of zelfs gevaarlijk zijn. De inrichting in chicane, zoals te zien is op de afbeelding, vormt eveneens een obstakel dat hinderlijk kan worden bij een grote dichtheid van voetgangers.

Verderop bieden de brede trottoirs (3,5 meter) van de Hertog Janlaan en de Jean-Baptiste Van Pagéstraat (2.B) een comfortabele verbinding tussen het Elisabethpark en de Wereldtentoonstellingslaan, doorheen woonwijken.

De Wereldtentoonstellingslaan (2.C) is een voorbeeld van een goede praktijk. Het brede profiel biedt royale afmetingen voor de verschillende actieve gebruikers - fietsers en voetgangers - en de kruispunten zijn veilig en ononderbroken dankzij verschillende voorzieningen en types van inrichting:

- › Voetpaduitstulpingen die het wegoppervlak kleiner maken
- › Voetgangersoversteekplaatsen
- › Waar mogelijk worden verkeerslichten verwijderd, zodat actieve weggebruikers hun voorrang niet verliezen

Het Koning Boudewijnpark (2.D) is een zeer kwaliteitsvolle locatie om te lopen. In de lengte zijn de routes ontdebeld en bieden ze elk een verschillende ervaring, met tragere paden en andere die bestemd zijn voor snellere gebruikers. Het park heeft ook sanitaire voorzieningen en een waterfontein. Trottoirs op een plateau en reactieve verkeerslichten zorgen voor continuïteit en een snelle en veilige doorsteek tussen de verschillende fasen van het park.

De Charles Woestelaan is een belangrijke noordzuidverbinding van het netwerk door de verbinding die ze creëert tussen het Koning Boudewijnpark en Belgica (en bij uitbreiding de verbinding met het park van lijn L28 en de toekomstige fietsinfrastructuur langs de spoorweg). Deze as heeft een beperkt profiel en wordt

gebruikt door een grote verscheidenheid van vervoerswijzen (tram in eigen bedding, auto's, fietsers en voetgangers); er zijn dus problemen op het vlak van cohabitatie van de gebruikers. Het trottoir, dat in totaal 2,5 meter breed is, wordt gebruikt door voetgangers en is tevens een fietspad. De cohabitatie tussen trage en snelle voetgangers en ook fietsers (2.E) is niet comfortabel.

Het Thurn & Taxispark heeft een dubbel pad met een lus met minerale verharding evenals een ander type verharding van het type «Finse piste» dat specifiek is bestemd voor lopers (2.F). Deze aanleg met houtsnippers absorbeert de schokken van het lopen en vormt een lus rond het park.

De voorbereidende studies toonden aan dat de kanaalas intensief wordt gebruikt door lopers. In de praktijk is de situatie echter niet altijd comfortabel. Langs de Havenlaan (2.G) delen voetgangers, lopers en fietsers een strook die onvoldoende breed is (2,5 meter) voor een comfortabele en gevaarlose cohabitatie. Deze situatie is nog nijpender op de Koolmijnenkaai, waar de grotere dichtheid van voetgangers- en fietsersstromen het probleem nog groter maakt.

Verder naar het noorden, bij de Jules De Troozsquare (2.H), dwarst de route de Groendreef, een toegangsader tot de stad die in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move wordt gedefinieerd als behorende tot het netwerk PLUS. De kruising met deze belangrijke verkeersader markeert een onderbreking in de continuïteit van het lopen (verkeerslichten, wachttijd). Recente herinrichtingen hebben deze discontinuïteit echter vermindert met kortere, opeenvolgende kruis-

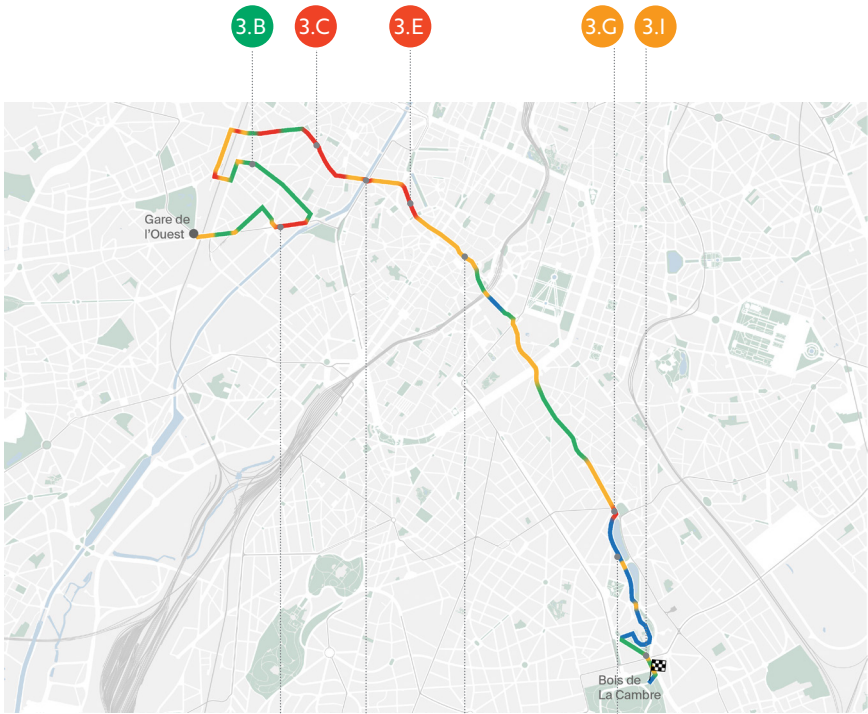
singen die worden ondersteund door gesynchroniseerde verkeerslichten.

Het Zennepark in de Masuiwijk biedt een zeer kwaliteitsvol kader om te lopen en bezit ook een potentieel van continuïteit. Momenteel echter zijn de verbindingen tussen de verschillende stukken (2.I) slecht aangelegd: voetgangersoversteekplaatsen die niet beveiligd zijn en niet in de as van het pad liggen, wildparkeren voor de ingangen... Er zijn inrichtingen gepland om de verschillende fasen op kwaliteitsvolle wijze met elkaar te verbinden.



ROUTE 3

ROUTE 3: WESTSTATION NAAR TERKAMERENBOS





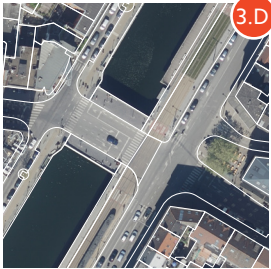
Ninoofsesteenweg



Delaunoystraat



Gentsesteenweg



Vlaamsepoort



Vlaamsesteenweg



Grasmarkt



Flagey



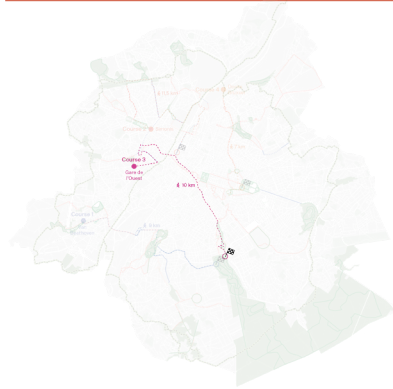
Generaal de Gaullelaan



Franklin Roosevelt-kruispunt



ROUTE 3



Deze tocht werd op 17 september 2021 tijdens de voormiddag gelopen. Het traject loopt van het Weststation naar het Terkamerenbos en neemt daarbij grotendeels de Steenweg, een historische Brusselse as die de Vijfhoek doorkruist. De route slingert door Molenbeek, langs de winkelstraten en -steenwegen van het centrum, omhoog naar de bovenstad via de Kunstberg en de Naamsestraat, dan weer omlaag naar de Flageyvijvers en uiteindelijk door de woonwijken van Elsene naar het Terkamerenbos, een van de populairste plaatsen in Brussel om er te lopen.

De Ninoofsesteenweg, aanvankelijk opgenomen als een van de verbindingen op de ideale kaart, is in de praktijk bijzonder oncomfortabel. De trottoirs zijn er zeer smal, hebben allerlei obstakels en worden druk gebruikt (3.A). In het lager gelegen deel van de straat zijn er enkele handelszaken die goederen opslaan in de openbare ruimte, wat - in combinatie met de smalle breedte van het trottoir, andere obstakels zoals verkeerspalen en andere voetgangers - tot gevolg heeft dat dit stuk ongeschikt is om er te lopen. Bovendien laat het beperkte profiel van de weg, met een tram in eigen bedding, weinig ruimte

voor heraanleg.

Met zijn brede trottoirs (meer dan 3 meter) biedt de Delaunoystraat (3.B) een comfortabeler alternatief dat toelaat de Ninoofsepoort te verbinden met de toekomstige ontwikkelingen van het braakland van het Weststation via een verkeersluwere as. Bovendien komt de straat uit in de buurt van de voetgangersbruggen - zoals gepland in het RPA Weststation - die het mogelijk zullen maken de site over te steken naar het Marie-José-park en het Scheutbos.

De Gentsesesteenweg (3.C), een historische winkelas, is smaller en is het voorwerp van gebruikconflicten tussen verschillende verplaatsingswijzen en snelheden: auto's, logistiek, fietsers, snelle voetgangers en voetgangers die trager zijn en oog hebben voor het aanbod in de winkels. Deze winkelstraat bevat een groot aantal obstakels: kraampjes, roedes, koopwaar en afval van winkeliers, met daarnaast ook wegwijzers, parkeermeters en andere inrichtingen. Bovendien kunnen stromen (die loodrecht op de looproute staan (in- en uitgangen van winkels), voor overlast zorgen. Deze omstandigheden, in combinatie met de onvoldoende breedte van het trottoir en een hoge voetgangersdichtheid, maken lopen erg oncomfortabel². Het gevolg is dat fietsers en voetgangers zich soms midden in het autoverkeer bevinden om deze obstakels te ontwijken, ook al is dit verboden volgens de verkeersregels.

De Vlaamsepoort (3.D) is een kruispunt dat in verschillende tijden wordt overgestoken (4x om van de Gentsesesteenweg naar de Vlaamsesteenweg te gaan), telk-

2 Zie in verband hiermee: *Ibid.*

ens geregeld door verkeerslichten. De loper verliest zijn voorrang op plaatsen waar dat niet altijd noodzakelijk is, meer bepaald bij het oversteken van de Henegouwenkaai en de Koolmijnenkaai. De verschillende wachttijden vormen een onderbreking in de continuïteit van het parcours. Het kruispunt veroorzaakt ook conflicten tussen verschillende gebruikers, met name voetgangers en fietsers aan de kant van de Henegouwenkaai en de Koolmijnenkaai.

De problemen op de Vlaamsesteenweg zijn zeer vergelijkbaar met die op de Gentsesteenweg. De vele horecazaken maken gebruik van de openbare ruimte om er plaats te bieden aan hun klanten. Dit fenomeen is nog erger geworden met de zogenoemde «corona-terrassen» die bezit nemen van parkeerplaatsen en soms zelfs van een deel van het voetpad dat sowieso al smal is (1,8 meter) **(3.E)**. Deze vorm van bezetting maakt de ruimte niet alleen onoverzichtelijk en beperkt de beschikbare breedte, maar genereert ook transversale stromen tussen het terras en de horecazaak, wat mogelijk voor overlast kan zorgen. De Vlaamsesteenweg ligt in woongebied, wat betekent dat lopers op de weg mogen lopen. De inrichtingen zijn echter steeds bestemd voor het autoverkeer en laten weinig plaats voor een toeigening van de ruimte door de andere gebruikers.

De Grasmarkt **(3.F)**, die nochtans gelegen is binnen het voetgangersgebied, is niet 100% comfortabel, ook al is er geen autoverkeer meer mogelijk. De grote stroom langzamere voetgangers heeft immers de neiging om snellere lopers te hinderen. Bovendien is het traject hier bijzonder oncomfortabel door de verharding in

porfierkeien en de vele stoepranden.

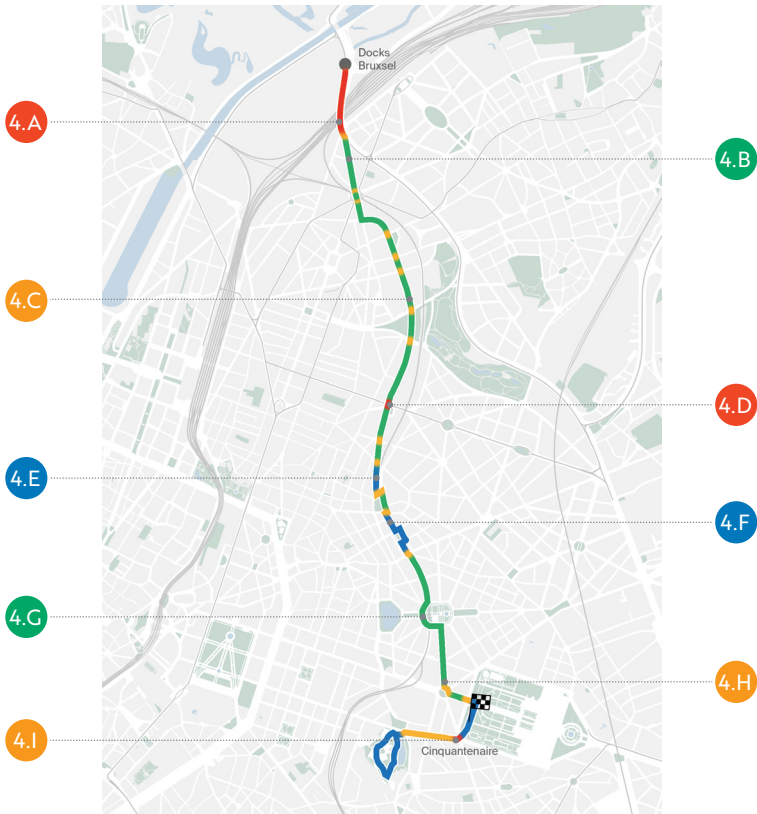
Het Flagey-kruispunt is opgedeeld in meerdere oversteekbewegingen **(3.G)**. Ze worden echter niet geregeld door verkeerslichten, waardoor de voetganger voorrang heeft; dit laat toe wachttijden en een onderbreking in het parcours te vermijden.

Langs de Generaal de Gaullelaan zijn inrichtingen aangelegd om het verkeer minder druk te maken **(3.H)** en om het voor de vele wandelaars en lopers mogelijk te maken in comfortabele omstandigheden te genieten van de omgeving van de vijvers. Het is bovendien verboden om nog te parkeren aan de kant van de vijvers. Deze laan ligt voortaan in woongebied, wat betekent dat fietsers en zowel trage als snelle voetgangers gebruik mogen maken van het volledige profiel van de weg in een aangenaam bomenrijk kader.

Het kruispunt Terkameren-Ster **(3.I)**, dat wordt gekruist door een verkeersader van het type PLUS, vormt een laatste onderbreking - opeenvolging van verkeerslichten en wachttijden - op de route naar het Terkamerenbos. Aan de hand van verkeerseilanden worden de oversteekplaatsen echter beveiligd.

ROUTE 4

ROUTE 4: DOCKS BRUXSEL NAAR HET JUBELPARK





4.A

Lambermontlaan



4.B

Portaelsstraat



4.C

Voltairelaan



4.D

Rogierlaan/Deschanellaan



4.E

Paul Deschanellaan



4.F

Vier-September-Dagenlaan



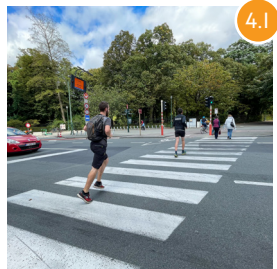
4.G

Ambiorixsquare/
Maria-Louizasquare



4.H

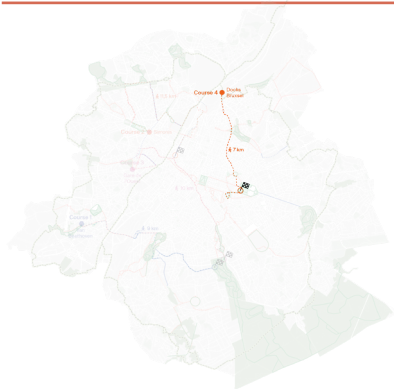
Archimedesstraat



4.I

Verbindingen Jubelpark

ROUTE 4



Deze looptocht werd afgelegd op 24 september 2021 tijdens de namiddag. De route loopt van het winkelcentrum Docks Brussel naar het Jubelpark, grotendeels langs de belangrijkste Schaarbeekse lanen - Voltaire, Paul Deschanel, Clovis - tot aan de Ambiorixsquare en het Jubelpark, met een lus door het Leopoldpark. Bijzonder aan dit parcours is dat het over vele vrij brede lanen loopt die alle een middenberm hebben.

De brug langs de Lambermontlaan heeft twee tweekerichtingsfietspaden op elke zijde, zonder ruimte voor voetgangers aan de zuidelijke kant. Dit betekent dat voetgangers en fietsers er een strook van 3 meter moeten delen (4.A), wat geen comfortabele cohabitatie mogelijk maakt. Oversteken naar het voetpad aan de overkant zou een grote omweg vereisen evenals wachttijden om over te steken bij de verkeerslichten. Afgezien van het gebrek aan comfort van deze inrichting kan dergelijke cohabitatie ook gevaarlijk zijn als gevolg van de hoge snelheid van de fietsers op deze as.

De Portaelsstraat heeft brede voetpaden (3 meter) en een vlakke verharding in een

bomenrijk kader (4.B) waardoor dit een comfortabel stuk is om te lopen. De aanwezige obstakels (parkeerautomaten ...) vormen geen bijzondere hinder daar de voetpaden voldoende breed zijn en er maar weinig voorbijgangers zijn.

De Voltairelaan is een brede laan (40 meter van gevel tot gevel) met een aangelegde middenberm. (4.C) Deze centrale promenade vormt een aangenaam kader om te lopen: groene omgeving, landschap-sinrichting, bomenrijen en een potentieel aan continuïteit. In de praktijk echter vormt elk kruispunt een onderbreking in de continuïteit van het traject. De gebruiker van de middenberm ziet zich gedwongen om drie opeenvolgende oversteekplaatsen voor voetgangers te nemen om daarna verder in de middenberm te kunnen lopen. De kaart op de vorige pagina toont duidelijk deze relatief comfortabele continuïteit (in het groen), die hier en daar problematisch is op kruispunten en oversteekplaatsen (in het geel of het rood).

Terwijl de voetpaden van de Voltairelaan, aan de kant van de gevels, vrij goed zijn onderhouden - en overigens comfortabel om er te lopen, gezien hun royale breedte (3 meter) -, verkeert de verharding van de bermen vaak in zeer slechte staat (losliggende kasseien, boomwortels die het asfalt omhoog duwen enzovoort). Als gevolg daarvan zijn deze paden uiteindelijk niet bijzonder aantrekkelijk daar ze te zeer zijn beschadigd. Al deze vaststellingen gelden over het algemeen ook voor de andere lanen met een middenberm langs het parcours.

Het kruispunt met de Rogierlaan (4.D) vormt een zwart punt langs het parcours. Enerzijds gaat het om een ingrijpende

onderbreking in de continuïteit van de middenberm. Anderzijds worden de oversteekplaatsen geregeld door verkeerslichten. De voetganger verliest er dus zijn voorrang en moet telkens halt houden aan de oversteekplaatsen voor voetgangers. Er is dus nogal wat tijd nodig om driemaal over te steken en dit vormt een onderbreking in het lopen.

Verderop wordt de Paul Deschanellaan breder tot een profiel van 50 meter breed met bovendien een ruime middenberm van 20 meter breed waar een lineair park is aangelegd (4.E). Een Fins pad (met houtsnippers) ligt langs de voetpaden van de laan door het park, in een groen en bomenrijk kader. Dergelijke inrichting biedt een alternatief voor de voetpaden aan de zijkant die bijzonder smal zijn.

Ook de Vier-September-Dagenlaan heeft een groene voetgangerspromenade in de middenberm. (4.F) Een inrichting door Beliris, die van 2005 dateert en in 2019 werd versterkt door een operatie in het kader van het wijkcontract «Leuvense as», heeft toegelaten het plaatselijk verkeer te kruisen en een doorlopende en kwaliteitsvolle inrichting voor voetgangers te verkrijgen tussen de drie sequenties die de Rouen-Boviestraat verbinden met de Leuven-sesteenweg (Vier-September-Dagenlaan, Félix Delhayesquare en het «aaneengesloten wandelgebied» langs het oude station van Sint-Joost). Bovendien liggen er langs deze route diverse fitness- en sportvoorzieningen.

De verbinding tussen de Palmerstonsquare en de Ambiorixsquare wordt gekenmerkt door een hoger gelegen plateau (4.G). Er staat nog steeds een verkeerslicht. Dit verkeerslicht heeft echter geen rode fase meer voor voetgangers

en heeft een fase van oranje knipperlicht voor voertuigen om hen attent te maken op de oversteekplaats.

De Archimedesstraat wordt op meerdere stukken ingenomen door terrassen van horecazaken (4.H) die hinderlijk kunnen zijn op drukke momenten. Op de afbeelding is het terrasmeubilair dichtbij een bushalte opgesteld. De combinatie van deze twee elementen kan een obstakel vormen op het traject.

Tot slot is de omgeving van het Jubelpark, waar vele lopers samenkomen, een punt waar er halt dient te worden gehouden als gevolg van het bestaan van brede oversteekplaatsen met verkeerslichten om grote verkeersaders te kruisen. (4.I)



FICHES MET GOEDE PRAKTIJKEN

**Aanbevelingen voor inrichting
volgens typologie**

STAPPERS EN LOPERS

Het is belangrijk om duidelijk te maken dat de aanbevelingen niet bedoeld zijn om looproutes voor te stellen die in de openbare ruimte in het oog springen door een eigen taal te genereren (verharding, bewegwijzering, gereserveerde ruimte ...), wat nog een bijkomende laag complexiteit zou toevoegen aan de manier waarop de openbare ruimte wordt ervaren en gelezen. Het is veeleer de openbare ruimte, gelet op zijn generieke aard, die een voldoende comfortabele en continue infrastructuur moet bieden zodat lopers hun plaats kunnen vinden tussen de andere gebruikers. Daarom neigt deze gids naar een logica waarbij de route van de loper niet van de rest van de openbare ruimte wordt onderscheiden, maar waarbij eenvoudigweg kwaliteitsvolle routes in de stedelijke ruimte worden aangeboden voor alle voetgangers. De gids sluit dus aan bij een logica van volledige integratie in de klassieke ruimtelijke ordening van de stad.

Tot slot is deze gids bestemd voor al wie zich te voet verplaatst. De gids streeft naar een vorm van universele ontwikkeling die de cohabitatie van alle gebruikers in de openbare ruimte mogelijk maakt. De principes van continuïteit, vlakheid, voorrang en voldoende breedte die in de gids worden aangemoedigd, komen alle voetgangers ten goede, van PBM's tot snelle voetgangers.

Met het doel van verbetering van de routes voor voetgangers sluit *be running* aan bij de ambitie van Good Move om de actieve verplaatsingswijzen en stappen te versterken als basis van het Brusselse mobiliteitssysteem.

TYOLOGIEËN

Op basis van de verkennende looptochten werd een aantal typologieën van weerkerende situaties geïdentificeerd waarvoor er in deze gids aanbevelingen worden geformuleerd. Deze typologieën worden gedefinieerd door hun territoriale en technische kenmerken, hun afmetingen en de context waarin ze zijn gesitueerd. We hebben zes hoofdtypologieën geïdentificeerd; een laatste fiche heeft betrekking op de bijbehorende voorzieningen:

- › de stadslaan met middenberm;
- › de winkelstraat;
- › de woonstraat;
- › cohabitatie van actieve verplaatsingswijzen;
- › de omgeving van parken,
- › en de paden.

Deze verschillende typologieën zijn het voorwerp van voorstellen voor aanleg die worden beschreven in schematische plannen, teksten en foto's. De voorstellen zijn opzettelijk schematisch en generiek bedoeld, met als doel principes voor aanleg over te brengen die aanpasbaar zijn aan de specifieke kenmerken van elke situatie. Ze vormen een catalogus van oplossingen om de stedelijke openbare ruimte aan te passen aan de praktijk van het lopen. Algemeen zijn deze aanbevelingen gericht op het bereiken van een kwaliteitsvolle en doorlopende inrichting voor de 13 verbindingen van de ideale kaart van de routes.

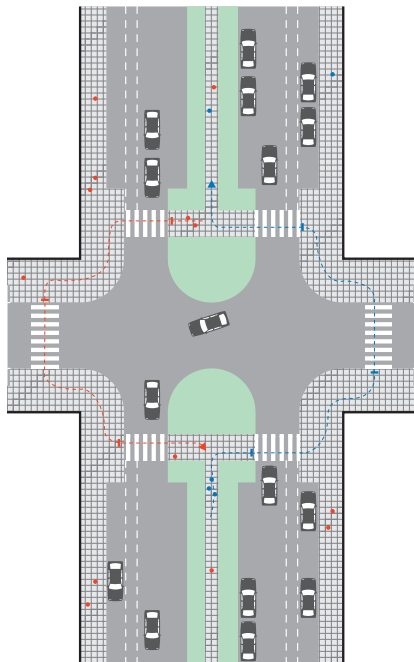
FICHES VOLGENS TYPOLOGIE

1	Stadslaan met middenberm	p.40
2	Winkelstraat	p.42
3	Woonstraat en kruispunten	p.44
4	Cohabitatie van actieve verplaatsingswijzen	p.46
5	Omgeving van parken	p.48
6	Pad	p.49
7	Overgangsooplossingen	p.50
8	Voorzieningen	p.52

1

STADSLAAN MET MIDDENBERM

Bestaande toestand



Vaststelling

De promenades in een middenberm bieden een kwaliteitsvol kader, vaak met bomen, dat minder intensief wordt gebruikt dan het voetpad. Hoewel het tracé van de grote lanen een aanzienlijk potentieel voor continuïteit biedt, stellen we in de praktijk vast dat kruispunten de continuïteit van de route onderbreken. Dergelijke onderbrekingen dwingen de gebruikers ertoe een opeenvolging van oversteekplaatsen (soms uitgerust met verkeerslichten) te gebruiken die vaak aanleiding geven tot een omweg en vereisen dat de gebruikers meermaals halt houden.

- Langzame voetganger
- Loper

Voorbeelden van bestaande situaties



Théo Lambertlaan

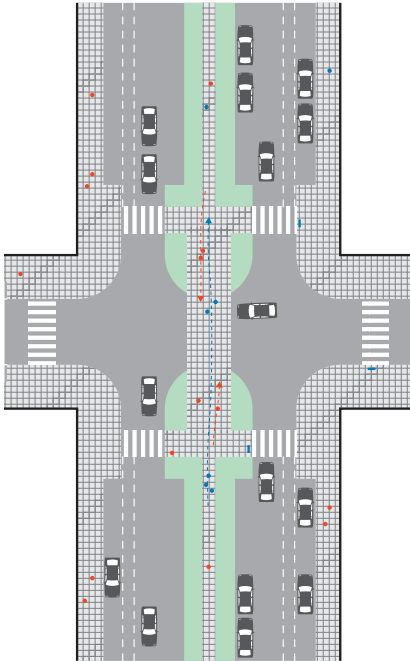


Voltairelaan



Voltairelaan

Geplande toestand



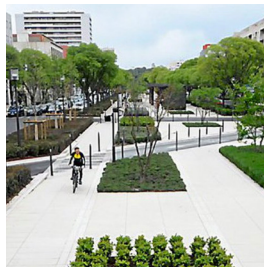
● Langzame voetganger

● Loper

Referenties en goede praktijken



Oversteken in woongebied



Doorlopende verharding



Verhoogd plateau

Aanbevelingen

Deze aanbevelingen moeten de continuïteit van de middenberm mogelijk maken:

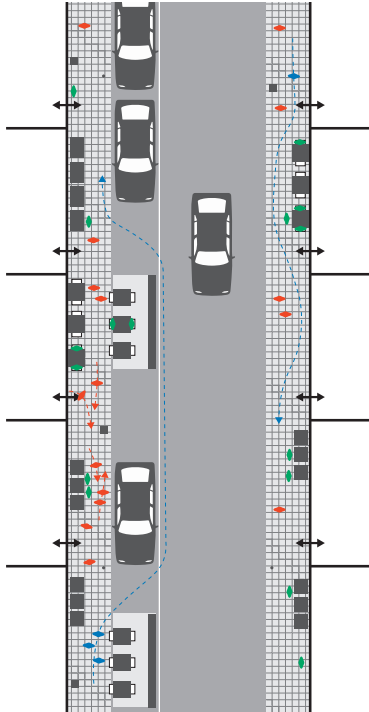
- › Via een verhoogd plateau met markeringen op de grond die een voetgangersoversteekplaats aanduiden;
- › Via een verhoogd plateau / inrichting op hetzelfde niveau en in een materiaal dat de continuïteit van de middenberm garandeert. De oversteekplaats wordt omgezet in «woongebied», waardoor gebruikers naar de overkant kunnen gaan zonder een oversteekplaats. In dit geval moet de taal van de openbare ruimte automobilisten duidelijk maken dat ze een met voetgangers gedeelde ruimte binnenrijden, zodat ze worden aangezet tot snelheid minderen (niveauverschil, materialen ...).

Deze aanbevelingen zijn in overeenstemming met de STOP-logica van Good Move en de doelstellingen van de GSV Good Living inzake «continuïteit van de paden voor actieve gebruikers».

2

WINKELSTRAAT

Bestaande toestand



Vaststelling

In winkelstraten zijn er vaak conflicten inzake gebruik tussen de verschillende gebruikers. We vinden er een concentratie van diverse obstakels (terrassen, kraampjes, tijdelijke obstakels in verband met leveringen ...) die boven op andere inrichtingen (signalisatie, parkeermeters ...) komen die reeds bestaan in de openbare ruimte. Bovendien genereren ze specifieke stromen (tragere voetgangers die regelmatig halt houden, transversale stromen). Gecombineerd met smalle voetpaden en een over het algemeen dichtere voetgangersstroom hebben deze elementen als gevolg dat lopen in winkelstraten minder comfortabel is.

- Stilstaande voetganger
- Langzame voetganger
- Loper

Voorbeelden van bestaande situaties



Ninoofsesteenweg

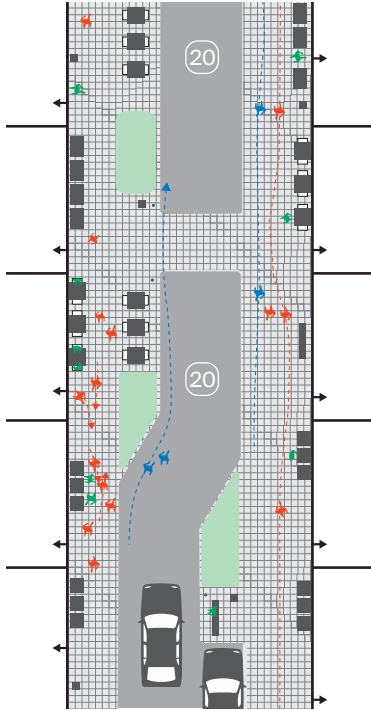


Gentsesteenweg



Vlaamsesteenweg

Gepelde toestand



Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn gericht op het creëren van een openbare ruimte die flexibel is in zijn diverse toepassingen en voetgangers laat profiteren van een breder deel van het wegprofiel:

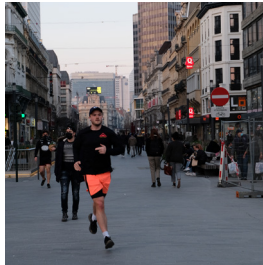
- › Door van de zone voetgangersgebied te maken wanneer dat mogelijk is;
- › Door de rijweg opnieuw aan te leggen, waarbij de voetpaden breder worden gemaakt en de grondinname door de rijweg en het aantal parkeerplaatsen kleiner worden gemaakt (schema);
- › Door van het gebied een «ontmoetingszone» te maken indien het niet mogelijk blijkt om het autovrij te maken. Dit blijkt een eenvoudige en doeltreffende oplossing te zijn vanuit de invalshoek van de loper indien tegelijk de dichtheid van het autoverkeer wordt beperkt. Op die manier kan de loper op straat lopen wanneer het te druk is op het voetpad.

1 Zie voor meer informatie de gids van de BMA: <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf>

Referenties en goede praktijken



Gedeelde ruimte



Voetgangerszone

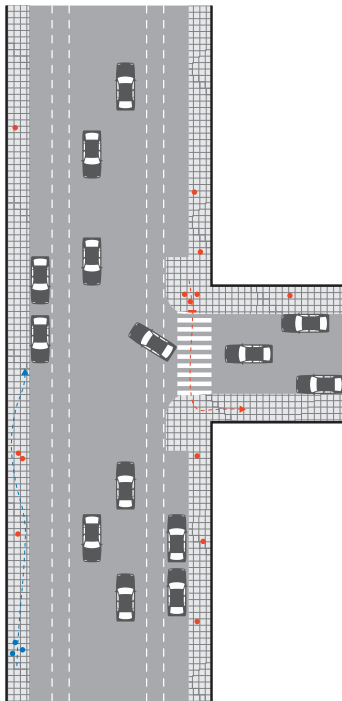


Gedeelde ruimte

3

WOONSTRAAT EN KRUISPUNTEN

Bestaande toestand

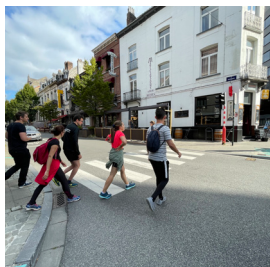


Vaststelling

Gewoonlijk bieden woonstraten meer comfort. Hoewel ze bepaalde obstakels kunnen bevatten, zijn die over het algemeen minder hinderlijk door de beperkte dichtheid van de stroom van voorbijgangers, waardoor ze gemakkelijk kunnen worden vermeden. Toch kan de situatie op kruispunten soms minder comfortabel zijn door het bestaan van onbeveiligde oversteekplaatsen.

- Langzame voetganger
- Loper

Voorbeelden van bestaande situaties



Archimedesstraat

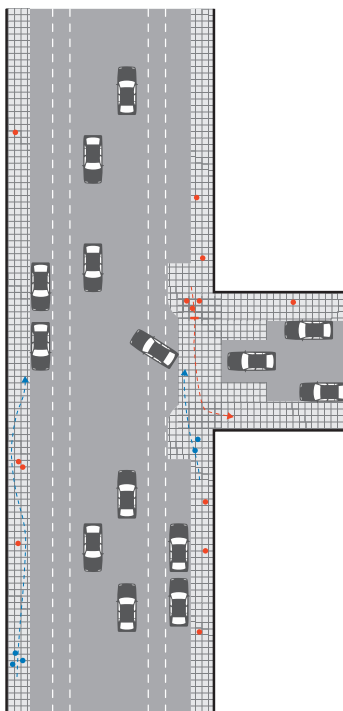


Hertog Janlaan



Heilig-Hartlaan

Geplande toestand



Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn erop gericht de continuïteit en de vlakheid van de route te garanderen en tegelijk de oversteekplaatsen te beveiligen:

- › Door een verhoogd plateau in asfalt met markering op de grond of een verlenging van het materiaal van het voetpad van het type «oversteekvoetpad»¹ (voor een kruispunt met een lokale verkeersader)
- › Door een voetpad op hetzelfde niveau (niveau van de rijweg) met markering op de grond en vermindering van de grondinname door de rijweg.

Deze aanbevelingen zijn in overeenstemming met de STOP-logica van Good Move en de doelstellingen van de GSV Good Living inzake «continuïteit van de paden voor actieve gebruikers».

¹ Zie voor meer informatie met betrekking tot oversteekvoetpaden de gids van de BMA: <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf> en die van Tous à Pied <https://www.tousapied.be/content/uploads/2019/12/FAQ-Trottoir-traversant-commune-MEP.pdf>.

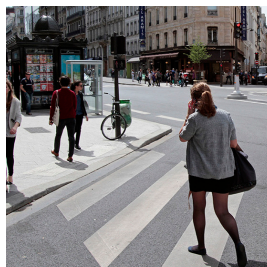
Referenties en goede praktijken



Voetgangersoversteekplaats op plateau



Oversteekvoetpad

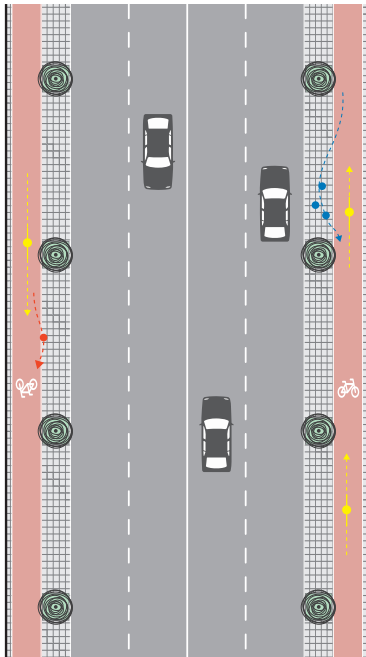


Voetpad zonder niveaueverschil

4

COHABITATIE VAN ACTIEVE VERPLAATSINGSWIJZEN

Bestaande toestand



Vaststelling

Sommige inrichtingen maken de cohabitatie van verschillende actieve gebruikers - fietsers, langzame voetgangers, lopers ... - oncomfortabel omdat het profiel dat aan deze verschillende verplaatsingswijzen is toegewezen niet breed genoeg is of omdat ze allemaal samenkomen in een te smalle ruimte. Naast de hinder en de conflicten die dit kan veroorzaken, kan dergelijke nabijheid ook gevaarlijk zijn.

- Fietser
- Langzame voetganger
- Loper

Voorbeelden van bestaande situaties



Havenlaan

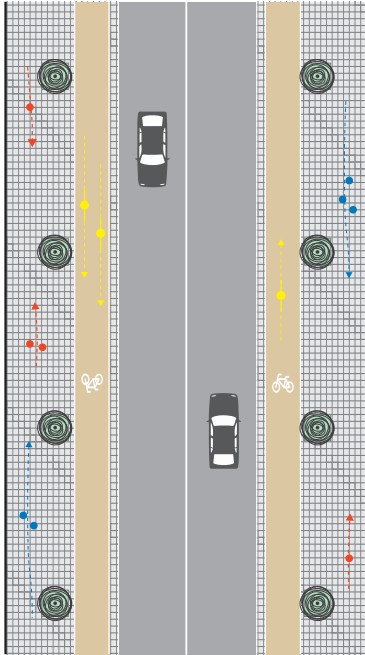


Lambermontlaan



Gerijstraat

Geplande toestand



Aanbevelingen

De aanbeveling is om het fietspad naar de weg te verplaatsen om het trottoir vrij te maken.

- › Een deel van de rijweg wordt gerecupereerd om er het fietspad aan te leggen¹ en aldus plaats vrij te maken voor de voetgangers. Daar de ruimte van gevel tot gevel beperkt is, hebben deze aanbevelingen soms tot gevolg dat een parkeerstrook of rijstrook moet worden geschrapt. Deze ingrepen moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met Good Move en met de logica van het STOP-principe.

Deze aanbeveling is erop gericht om ten minste de helft van de openbare ruimte te reserveren voor actieve verplaatsingswijzen (en openbaar vervoer in eigen bedding) in overeenstemming met de GSV Good Living.

¹ Zie voor meer informatie over de aanleg van fietspaden de gids van Brussel Mobiliteit: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-03/Vision_am%C3%A9nagement_cyclable_webinaire_bilink3.pdf.

Referenties en goede praktijken



Vrijliggend fietspad



Nieuw fietspad op de rijweg



Ventweg in zone 30

5

OMGEVING VAN PARKEN

Yaststelling

Parken vereisen bijzondere aandacht daar het plaatsen zijn waar we veel lopers aantreffen. In de nabije omgeving van parken en op de laatste oversteekplaatsen naar de verschillende parken vinden we een dichtere stroom van lopers dan in hun bebouwde omgeving waar de vele lopers meer verspreid zijn. Elke parkeergang vereist daarom speciale aandacht om een comfortabele en veilige verbinding tussen het park en de omgeving te garanderen.

Aanbevelingen

- › Evalueren of er nood is aan een oversteek met verkeerslichten en die lichten desgevallend weghalen. Op die manier behoudt de voetganger zijn voorrang en hoeft hij niet halt te houden. Sommige oversteeksituaties met verkeerslichten zijn geërfd van de 50 km/u stad en kunnen nu opnieuw worden geëvalueerd met de veralgemening van de 30 km/u stad.
- › Wanneer het niet mogelijk blijkt om verkeerslichten te verwijderen, kan de wachttijd worden ingekort dankzij reactieve verkeerslichten.
- › Het is essentieel om veilige oversteekvoorzieningen te installeren (plateaus, oversteekbewegingen ...), want lopers komen sneller aan dan andere voetgangers en dus is de tijd om hen op te merken korter.
- › Oversteekplaatsen vrijmaken van elementen die verhinderen dat voetgangers worden gezien (reclameborden, parkeerplaatsen, heggen enz.).

Referenties en goede praktijken



Oversteekplaats in de vorm van een plateau



Oversteekplaats met oranje knipperlichten



Opstelling met reactieve verkeerslichten

6

PADEN

Vaststelling

Trajecten van het type «pad», die we voornamelijk aantreffen op middenbermen, zijn potentieel kwaliteitsvol daar ze een alternatief bieden voor het voetpad in een groen en minder druk kader. In de praktijk blijkt echter dat deze paden in middenbermen slecht worden onderhouden en dat hun oppervlak vaak in zeer slechte staat verkeert, wat gebruikers vaak ontmoedigt. We vinden dergelijke paden ook in parken ter ontduubeling van de rijweg.

Meer in het algemeen sluit deze aanbeveling aan bij de dynamiek waartoe wordt aangezet door organisaties zoals walk.brussels, Tous à Pied en Trage Wegen, die campagne voeren voor de ontwikkeling van een netwerk van routes langs kleine openbare wegen die alternatieven bieden voor voetgangers.

Aanbevelingen

- › Waar mogelijk de hoofd en functionele weg ontduubelen met een secundaire weg (in een vergroende achteruitbouwstrook, op een middenberm enzovoort).
- › Ook in parken verdient het aanbeveling om naast de voornaamste route te voorzien in een secundair pad. Dergelijke vermenigvuldiging van routes zorgt voor afwisseling op het vlak van parcours en routes voor te behouden voor vormen van minder functioneel gebruik.
- › Voor dergelijke secundaire routes zorgt het gebruik van houtsnippers als verharding, van het type «Finse piste», voor een significante verbetering van het loopcomfort door de impact op de gewrichten te verminderen; dergelijke verharding is ook geschikt voor bepaalde types van publiek (PBM, revalidatie enz.)¹

¹ https://www.ppdb.ehsm.ch/inf2/rm/f.php?f=20210617113225_60cb16a9eff29.pdf&n=511_f_Piste%20C3%A0%20sol%20souple-Bases%20de%20planification_2018.pdf

Referenties en goede praktijken



Piste lager gelegen dan de rijweg



Ontduubeling van het tracé



Ontduubeling van het tracé

7

OVERGANGSOPLOSSINGEN

Dit punt is geen extra aanbeveling, maar eerder een subaanbeveling die kan worden toegepast op de voorstellen die in de vorige punten zijn beschreven. Deze tijdelijke of tactische stedenbouwkundige oplossingen bestaan in een snelle voorafbeelding van de openbare ruimte door middel van tijdelijke ontwikkelingen voorafgaand aan permanente heraanleg.

Een voorbeeld van dit soort transformatie zijn de tijdelijke fietspaden die werden aangelegd tijdens de gezondheids crisis van 2020 en die bedoeld waren om de overbevolking in het openbaar vervoer te verlichten, mensen de kans te geven om voldoende afstand te houden op voetpaden en de transitie naar een koolstofarme vorm van vervoer in gang te zetten.

Deze fietspaden, gemarkeerd met verf op de grond of door betonblokken te plaatsen, boden een snelle en goedkope oplossing dankzij de installatie van flexibele inrichtingen. Bovendien konden dankzij hun flexibiliteit toekomstige ontwikkelingen worden getest met het oog op een ingrijpendere transformatie van het profiel van de openbare ruimte.

Deze aanpak kan worden gebruikt om een snelle oplossing uit te werken voor knelpunten op de prioritaire routes van

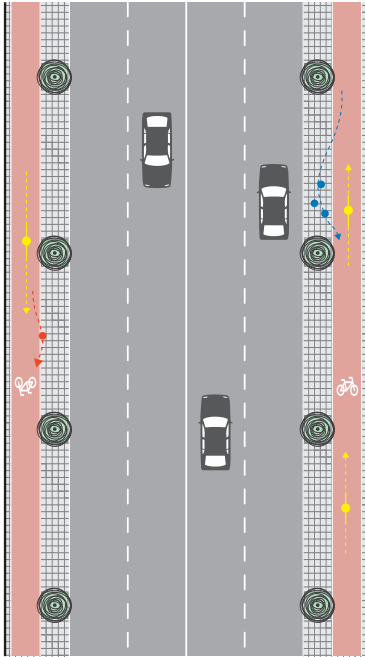
be running, zonder dat hiervoor grote budgettaire middelen nodig zijn.

Samengevat onderscheiden overgangsopties zich door wat volgt:

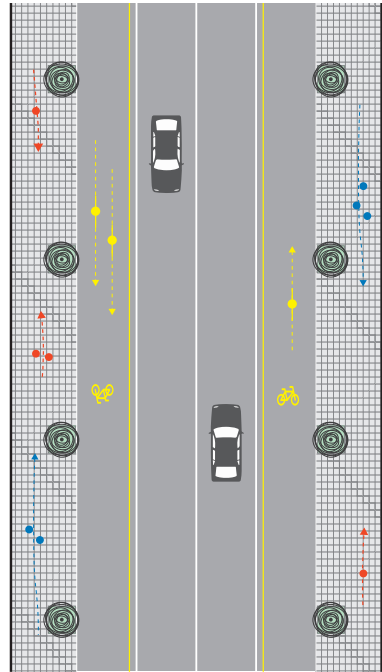
- › ze kunnen snel worden aangebracht en zijn niet duur,
- › ze hebben de vorm van flexibele inrichtingen (markering op de grond, bewegwijzering, bloembakken ...),
- › ze maken een snelle transformatie van het gebruik van de openbare ruimte mogelijk,
- › ze laten toe de ontwikkelingen te testen dankzij hun flexibiliteit,
- › ze vormen een tijdelijke oplossing met het oog op een meer permanente heraanleg.

Hiernaast staat een voorbeeld van een tijdelijke inrichting voor fiche 4 over de cohabitatie van actieve verplaatsingswijken. Tijdelijke oplossingen kunnen ook worden toegepast in andere types gebieden: voetgangerszones door de opstelling van plantenbakken, schoolstraten enzovoort.

Bestaande toestand



Geplande toestand



● Fietser ● Trage voetganger ● Loper

Voorbeelden



Tijdelijk fietspad



Bloembak en ontmoetingszone



Schoolstraat

8

UITRUSTINGEN

Aanbevelingen

Naast de ontwikkelingen kunnen er ook uitrustingen worden geïnstalleerd om de looproute comfortabeler en aangener te maken.

- › Een waterfontein biedt de loper de mogelijkheid zijn drinkbus te vullen of zich te verfrissen;
- › Lockers of zelfs toegankelijke douches kunnen een ideaal vertrek- en aankomstpunt zijn;
- › Openbare toiletten;
- › Voorzieningen voor fitness op straat,...

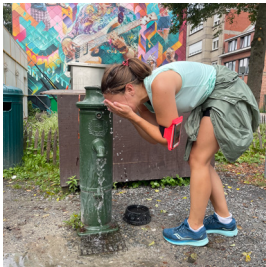
Deze voorzieningen zijn niet alleen bedoeld voor lopers, maar kunnen helpen om de stad praktischer, inclusiever en comfortabeler te maken voor alle gebruikers van de openbare ruimte, zoals beoogd door de nieuwe GSV.

Er moet een netwerk van dergelijke voorzieningen worden ontwikkeld en ze moeten zichtbaar worden gemaakt in de openbare ruimte - vooral fonteinen -, met

de nadruk op plaatsen waar er veel lopers zijn, in parken, op knooppunten en langs de verbindingen van *be running*.

De kaart hiernaast toont de verbindingen van *be running* en ook de gebieden waar veel lopers te vinden zijn (op basis van de online enquête die werd afgenomen bij lopers in Brussel). De kaart laat ook zien waar er al voorzieningen en infrastructuur bestaan op het grondgebied (waterfonteinen, modules om te fitnessen op straat enz.) en stelt een reeks nieuwe locaties voor om het netwerk te voltooiën.

In verband hiermee heeft perspective.brussels onlangs zijn platform **sport.brussels** gelanceerd waar een grote hoeveelheid informatie wordt samengebracht in verband met sportvoorzieningen en -activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Referenties en goede praktijken

Waterfontein, Koning

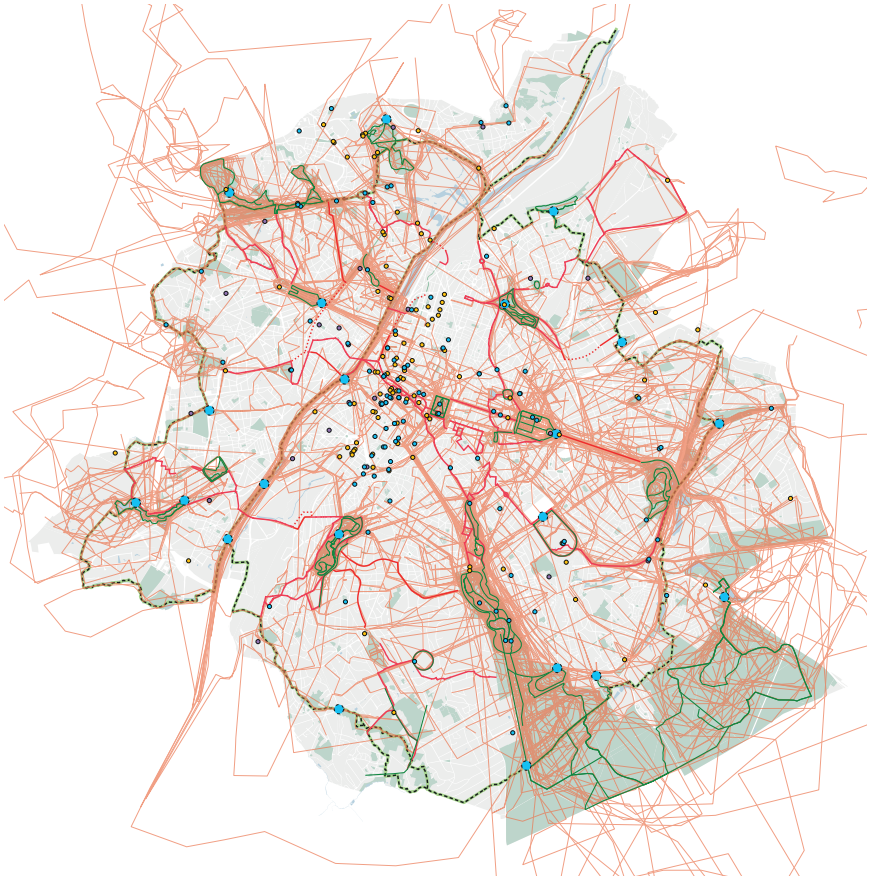


Fitnessruimte









Openbare toiletten





↑ Kaart met de ligging van bijbehorende voorzieningen
 © CityTools, bron : sport.brussels, OSM

- | | |
|---|---|
|  Verbinding <i>be</i> running |  Urinoirs en openbare toiletten |
|  Intensiteit van de routes volgens de online enquête bij lopers in Brussel |  Bestaande fontein met drinkbaar water |
|  Voorstel voor installatie van een nieuwe fontein met drinkbaar water |  Fitnesszone in open lucht |



CONCLUSIE

STANDPUNT VAN DE LOPER OVER EEN NIEUWE INVULLING VOOR DE OPENBARE RUIMTE

Door zich in de plaats van de loper te stellen om een nieuwe invulling te geven aan de openbare ruimte ontstaat er een nieuw en aanvullend perspectief, naast het perspectief van de andere verplaatsingswijzen. Tijdens het lopen komen de ongemakken en het gebrek aan continuïteit in een stad aan het licht. Als gevolg van zijn snelheid krijgt een loper te maken met obstakels die veel sneller duidelijk worden dan voor een voetganger die zich trager voortbeweegt en meer tijd heeft om zich aan die obstakels aan te passen en ze te ontwijken.

De aanbevelingen in deze publicatie gaan in de richting van het principe van Universal Design dat wordt bepleit in de nieuwe GSV: het gaat om een wijze van universele ontwikkeling die alle verplaatsingswijzen laat functioneren en naast elkaar bestaan in de openbare ruimte. Een continue, vlakke, onbelemmerde openbare ruimte van voldoende breedte is net zo comfortabel voor een loper als voor een voetganger of een persoon met beperkte mobiliteit.

EEN RUIMTE VOOR STAPPERS EN LOPERS

De voorstellen en aanbevelingen in deze gids zijn niet bedoeld om een ruimte te creëren die voorbehouden is voor lopers, met een eigen taal en die zich onderscheidt door de verharding van die ruimte en bewegwijzering zoals dat het geval is voor een fietspad. Integendeel, ze hebben veeleer tot doel de openbare ruimte in zijn geïntegreerde en continue karakter te doen evolueren tot een infrastructuur die verschillende voetgangerssnelheden naast elkaar laat bestaan en flexibiliteit in gebruik biedt.

ONLINE BESCHIKBARE ROUTES

Aansluitend op het streven om geen eigen taal van de loper in de openbare ruimte te creëren, zullen de verschillende verbindingen van *be running* op termijn worden opgenomen op een online platform dat de kans zal bieden de verschillende routes te ontdekken en er de nodige zichtbaarheid aan te geven. Lopers zullen er de tracés kunnen downloaden (bv. in GPX-formaat) om ze vervolgens te gebruiken op hun favoriete gps-app.

De verbindingen kunnen echter nu al worden geraadpleegd op de platformen BruGIS en MobiGIS, met als doel ontwikkelaars aan te moedigen bijzondere aandacht te besteden aan lopers en de verschillende voetgangerssnelheden op deze stukken van de openbare weg.

Tot slot sluit de strategie *be running* aan bij de dynamiek van zowel het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) als het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 Good Move, door tegemoet te komen aan de 7 ambities van de *City Vision*¹ en meer bepaald aan haar dimensie HEALTHY die tot doel heeft mobiliteitsvormen te promoten die een positieve weerslag hebben op de lichamelijke en geestelijke gezondheid.

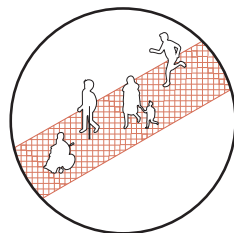
be running streeft er ook naar de doelstellingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) «Good Living» te concretiseren door de openbare ruimte te versterken in zijn functies van verblijf - door gedrag te bevorderen dat een gezond leven mogelijk maakt, zoals sporten in open lucht - en verplaatsing - door de actieve verplaatsingswijzen te bevorderen en vlotte, veilige en comfortabele verplaatsingen van de verschillende gebruikers mogelijk te maken -, met garanties voor de continuïteit van de openbare ruimte door middel van de routes.

Door kwaliteitsvolle routes voor voetgangers aan te moedigen en de cohabitatie van de verschillende voetgangerssnelheden (en andere actieve verplaatsingswijzen) in de openbare ruimte te faciliteren, koestert *be running* de ambitie om de ideale voorwaarden te creëren voor de overgang naar actieve verplaatsingswijzen en versterkt het de rol van stappen als basis van het mobiliteitssysteem in een duurzaam Gewest met minder druk verkeer.

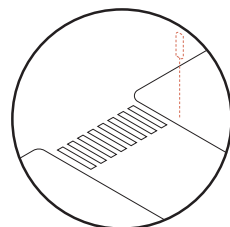
1 Definitie afkomstig van Good Move: "De "City Vision" bestaat uit zeven dimensies die alle stedelijke uitdagingen van een groeiende metropool omvatten waarop een mobiliteitsbeleid moet inspelen, in lijn met de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)." Zie voor meer informatie pagina 35 van Good Move: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_NL_20210420.pdf

TRANSVERSALE AANBEVELINGEN

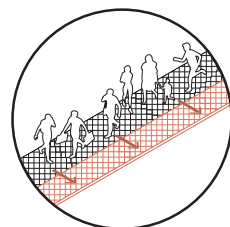
- › **Streven naar een universeel ontwerp** van de openbare ruimte dankzij ontwikkelingen die alle voetgangers ten goede komen (kinderen, personen met beperkte mobiliteit, stappers, lopers ...)



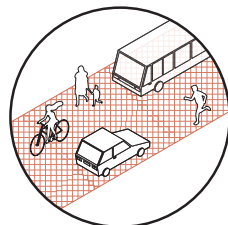
- › **Verkeerslichten schrappen:** in de context van de 30 km/u stad moet de noodzaak aan oversteekplaatsen met verkeerslichten opnieuw worden beoordeeld om het voor voetgangers en lopers mogelijk te maken hun voorrang te behouden. In een 30 km/u stad, alsook in een stad *be running*, moeten verkeerslichten een uitzondering worden die enkel nog noodzakelijk zijn op gevaarlijke oversteekplaatsen.



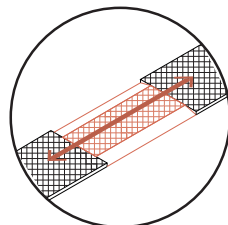
- › **Voorzien in een breedte van voetpaden in evenredige verhouding met de dichtheid inzake gebruik** om conflicten te vermijden.



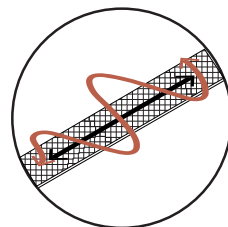
- › **Nauwe wegen met een grote gebruiksdichtheid omzetten in gedeelde ruimten** (ontmoetingszone ...) zodat lopers op de rijweg kunnen lopen wanneer er te veel mensen op het voetpad zijn.



- › **De voetgangerscontinuïteit van de routes verzekeren** op middenbermen en oversteekplaatsen.



- › **De routes vermenigvuldigen** in parken en brede openbare ruimten om een diversiteit van parcours mogelijk te maken





MEER WETEN

Referenties en aanvullende gidsen

STRATEGISCH EN REGELGEVEND KADER

- › GSV Good Living: [invoeegen]
- › GoodMove: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>
- › GPDO: <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen-en-handleidingen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-0>
- › BKP: <https://perspective.brussels/nl/stadsprojecten/kanaalgebied/beeldkwaliteitsplan>
- › Strategisch voetgangersplan in het BHG: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-pieton>

BE RUNNING

- › Synthesenota: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/berunning_notesynthese_nl_vf.pdf
- › Verslag TRACK landscapes : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

ONDERZOEK

- › Alexis Creten, Aniss M. Mezoued en Quentin Letesson, «Fluidité des déplacements et gênes piétonnes dans les rues commerçantes de Bruxelles», Brussels Studies [Online], Collection générale, nr. 158, online geplaatst op 20 juni 2021, URL: <http://journals.openedition.org/brussels/5595>; DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.5595>

GIDSEN EN FICHES 'OPENBARE RUIMTE'

- › «10 ontwerptips voor de gewone straat», BMA: <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf>
- › Technische publicaties in verband met voetgangers, Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/mobiliteitsberoepen/technische-publicaties-analyses-en-studies>
- › De juiste fietsinrichting op de juiste plaats, Brussel Mobiliteit: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-03/Vision_am%C3%A9nage-ment_cyclable_webinaire_bilink3.pdf
- › Woongebieden en ontmoetingszones, BIVV: <https://leblogdumono.be/wp-content/uploads/2018/01/zone-de-rencontre.pdf>
- › Aanleg van een plateau, Sécurité Wallonie: <https://securitheque.wallonie.be/equipements/dispositifs-ralentisseurs/plateaux>
- › Aanleg van een oversteekvoetpad, Sécurité Wallonie: https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontale/b-largeur-de-voiries-profil-en-travers/b-usagers/b-amenagements-pietons/les_trottoirs-traversants
- › Vademecum paden en wegen van Haren, Artgineering: https://www.brussel.be/naamgeving-wegen-en-paden-van-haren?_ga=2.186872938.379117724.1686300761-1241875985.1686300761
- › Grondslagen voor planning van pistes met soepele bodem (type «Finse piste»), Haute Ecole Fédérale de Sport Macolin: https://www.ppdb.ehsm.ch/inf2/rm/f.php?f=20210617113225_60cb16a9eff29.pdf&n=511_f_Piste%20%C3%A0%20sol%20souple-Bases%20de%20planification_2018.pdf
- › Website van sport in Brussel: <https://sport.brussels/>



