



DE SCHOOL- OMGEVING HERUITGEVONDEN

**GIDS VOOR DE VERBETERING VAN DE
SCHOOLOMGEVING IN HET BRUSSELS GEWEST**



**perspective
.brussels**

AUTEURS

Sebastiaan Willemen en Christophe Mercier, Suède 36
Wouter Vanderstede, Kind & Samenleving
Sara Vanboeckhout, MINT

STUURCOMITÉ

Louison Cuvelier en Julie Lumen, Dienst Scholen van perspective.brussels
Ann De Cannière, team bouwmeester maître architecte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BMA)
Lore Vantomme, Benoît Dupriez en Françoise Godart, Brussel Mobiliteit
Martial Resibois, urban.brussels

DANKWOORD

Onze hartelijke dank aan de vele mensen die hun steentje hebben bijgedragen aan de opmaak van deze gids:

De directies, inrichtende machten, leerkrachten en leerlingen van de scholen die aan de workshops voor de casestudies hebben deelgenomen: Lagere school nr. 2 in Schaarbeek, Campus Comenius in Koekelberg, École du Bois de la Cambre nr. 8 in Elsene.

Het stuurcomité en de deelnemers aan de begeleidingscomités en workshops.

ILLUSTRATIES

Sebastiaan Willemen, Suède 36

GRAFISCHE VORMGEVING

Kaligram bv

DRUKWERK

IPM printing

VERTALING

ElaN

CONTACTGEGEVENS

beecole-beschool@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine de Borman, directeur-generaal van perspective.brussels – Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier voorgestelde resultaten zijn louter informatief. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie is toegestaan op voorwaarde van bronvermelding.

DE SCHOOL- OMGEVING HERUITGEVONDEN

**GIDS VOOR DE VERBETERING VAN DE
SCHOOLOMGEVING IN HET BRUSSELS GEWEST**



INHOUDSTAFEL

INLEIDING	7	03 EEN GROENE EN GEZONDE SCHOOLOMGEVING	47
Context	7	Meer natuur met inheemse vegetatie	48
Voor wie?	9	De luchtkwaliteit verbeteren en een aangenaam klimaat bevorderen.....	49
Waarom?	9	Afvloeiingswater infiltreren.....	50
Werkwijze	10	Duurzame materialen kiezen	52
01 EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING	17	Een didactische aanpak integreren.....	53
Ruimte vrijmaken om een voorplein aan te leggen .	18	04 EEN HERKENBARE SCHOOLOMGEVING ..	57
Een verkeersluwe schoolstraat ontwerpen.....	20	De voorkeur geven aan een herkenbare kleurcode	58
Een verkeersluwe schoolomgeving ontwerpen. . .	24	Terugkerende elementen integreren	59
De oversteekplaatsen voor voetgangers verbeteren	26	UITVOERINGSSTAPPEN	65
Kwetsbare weggebruikers beschermen.....	28	Waar beginnen?	66
Zorgen voor een goede zichtbaarheid	30	Stap 1: start van het project.....	68
02 EEN GEZELLIGE EN BEREIKBARE SCHOOLOMGEVING	35	Stap 2: analyse	72
Een gezellig en toegankelijk voorplein creëren .	36	Stap 3: ontwikkeling van scenario's.....	75
De straat van de school omvormen tot een nieuwe leefruimte.....	38	Stap 4: voorontwerp	78
Een schoolbuurt ontwerpen.....	40	Stap 5: concretisering van het project.....	80
De voorzieningen van een schoolomgeving.....	42	BESCHIKBARE MIDDELEN	82



P
PARKING
10:00 - 18:00
10:00 - 18:00
10:00 - 18:00

Green sign with text, likely a notice or advertisement.



INLEIDING

CONTEXT

Elke dag van de week verplaatsen kinderen en jongeren zich om naar school te gaan. Ze zijn aanwezig in de straten in de omgeving, lopen aan het begin van de dag door de schoolpoort en zien hun ouders of vrienden terug aan het eind van de schooldag.

De schoolomgeving neemt een belangrijke plek in het dagelijkse leven van de leerlingen, maar ook in dat van het schoolpersoneel, ouders, grootouders en andere bezoekers.

De onthaalzone van de school, tussen de school en de openbare ruimte, is ook een ruimte waarvan alle burgers de vruchten plukken.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er niet minder dan 848 scholen, verspreid over het hele grondgebied. De profielen van de omgeving van deze scholen variëren sterk, met name vanwege de kenmerken van het stedelijk weefsel waarin de infrastructures zijn geïntegreerd (dichtheid van de stedelijke omgeving, bereikbaarheid met het openbaar vervoer, nabijheid van openbare ruimten, groene ruimten enz.).¹

De schoolomgeving is dus niet altijd afgestemd op de noden van de jongsten.

Het doel van deze gids is de sleutels aan te reiken om de kwaliteit van de schoolomgeving in het Brussels Gewest te verbeteren, rekening houdend met de beperkingen die inherent zijn aan elke schoolomgeving, door acties die aansluiten op de huidige behoeften van onze samenleving.

Door te vertrekken vanuit de blik van een kind, kunnen we focussen op een volledig ander ontwerp van de schoolom-

geving en de openbare ruimten waaruit ze bestaat. Met dit als uitgangspunt blijkt hoe belangrijk het is rekening te houden met de veiligheid van deze plekken, een vriendelijke en speelse omgeving te creëren en voorwaarden te scheppen voor de ontplooiing van jongeren.

Deze paradigmaverschuiving kan bovendien ook het uitgangspunt zijn voor een globalere stedelijke transformatie. Door bij de inrichting van steden rekening te houden met de noden van kinderen ontstaan openbare ruimten die veiliger, comfortabeler, gezelliger en toegankelijker zijn voor alle inwoners.

De laatste jaren is er een belangrijke dynamiek ontstaan rond de kwestie van de schoolomgeving in het Brussels Gewest. Overheidsinstanties, verenigingen, schooldirecties en ouders van leerlingen komen in actie om na te denken over een herinrichting van de schoolomgeving en over een andere manier om zich in de stad te verplaatsen.

Er zijn steeds meer interventies in de openbare ruimte door verenigingen of de scholen zelf, gemeenten schenken steeds meer aandacht aan schoolstraten, en uit verschillende gewestelijke beleidsmaatregelen blijkt dat ook de overheidsinstanties de stap zetten.

Zo wordt in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move het STOP-principe uitdrukkelijk voorgesteld als leidraad voor de herinrichting van straten en pleinen. Dit beginsel wil iedereen toereikende verplaatsingsomstandigheden waarborgen, afhankelijk van het gekozen vervoermiddel, met de volgende volgorde van prioriteit: stappen, fietsen, openbaar vervoer en auto².

¹ Studie betreffende de kwaliteit van de schoolinfrastructures van het gewoon basisonderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze studie kan geraadpleegd worden op de website perspective.brussels: https://beecole.brussels/sites/default/files/documents/etude_qualite_infrastructures_scolaires_rapport_ipe.pdf

² <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

De Go4Brussels 2030-strategie van de Brusselse gewest-regering voorziet in concrete tools om de stedelijke omgeving van scholen te verbeteren, met name via het Schoolcontract-programma. Brussel Mobiliteit heeft een stappenplan voor de aanleg van schoolstraten opgesteld en via projectoproepen (aanleg van schoolstraten, verbetering van de verkeersveiligheid...) worden financiële middelen ter beschikking gesteld van de gemeenten.

Ten slotte is sinds januari 2021 30 km/uur de standaardsnelheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De groeiende belangstelling voor thema's als verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en de kwaliteit van ontmoetingen in de openbare ruimte zullen de schoolomgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de komende jaren ongetwijfeld veranderen.

Filter Café Filtré voert actie tegen luchtvervuiling aan de schoolpoort. Tussen maart en oktober 2018 hebben 137 scholen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelgenomen aan straatbetogingen om een betere luchtkwaliteit en een veiligere schoolomgeving te eisen.



↑ © FilterCafeFiltré

Verscheidene scholen maken hun eigen meubilair om de schoolomgeving te verbeteren. Hier, in de school Saint-Antoine in de gemeente Vorst, worden gekleurde paletten gebruikt om de straatruimte af te bakenen die voorbehouden is voor de kinderen van de school.



↑ © Suède36

Steeds meer scholen richten schoolstraten in. Via Brussel Mobiliteit subsidieert het Brussels Gewest de invoering van de testfase van de schoolstraat en het afsluitingsmeubilair voor een duurzaam project.



↑ © GoodPlanet

VOOR WIE?

Deze gids is bestemd voor al wie betrokken is bij de omgeving van lagere en middelbare scholen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- › De overheden: de bevoegde diensten van de Brusselse gemeenten en het Gewest verantwoordelijk voor de wegen in de omgeving van de scholen, de gewestelijke diensten die betrokken zijn bij de begeleiding van projecten voor de inrichting van schoolomgevingen (Brussel Mobiliteit, BMA), en de gemeenschappen als verantwoordelijken voor de schoolinfrastructuur.
- › De ontwerpers van de inrichtingen: architecten, landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen die belast zijn met transformaties van schoolomgevingen.
- › De scholen en hun inrichtende machten: de directie, het onderwijzend personeel, de leerlingen, de ouders en hun verenigingen die als gebruikers bij deze ontwikkelingen betrokken willen worden. Bovendien beschikken zij over de middelen om de overheden aan te spreken en hen ertoe aan te zetten de nodige veranderingen in hun omgeving door te voeren.
- › De inwoners van Brussel: iedereen die betrokken is bij de omgeving van een school en die, als gebruiker van deze openbare ruimten, mee hun schouders wil zetten onder de transformatie ervan. Ingrijpen in een schoolomgeving kan de mobiliteit, het comfort, de veiligheid en de levenskwaliteit van alle gebruikers verbeteren.

WAAROM?

De gids die u in handen hebt, wil een inspirerend referentie-instrument zijn voor de kwaliteit van de inrichting van de schoolomgevingen in het Brussels Gewest. In deze brochure worden een reeks aanbevelingen en concrete stappen gebundeld om meteen een ommekeer in gang te zetten.

Zonder de bestaande gidsen over openbare ruimten in Brussel te vervangen, wil deze gids bijdragen aan een actueel debat, rekening houdend met de specifieke uitdagingen rond schoolomgevingen en de belangrijkste gebruikers ervan: jongeren en kinderen.

De gids wil eveneens een gemeenschappelijk referentiekader bieden om zo de schoolomgevingen in het Brussels Gewest die de komende jaren zullen worden heringericht meer visuele coherentie en een herkenbare ruimtelijke identiteit te geven. Ondanks de toenemende aandacht voor schoolomgevingen is er nog steeds geen uniforme aanpak voor hun ontwerp. Deze gids met aanbevelingen heeft tot doel meer harmonie te brengen in ruimtelijke ingrepen, aantasting van de openbare ruimte te voorkomen en de veiligheid van de gebruikers te verbeteren.

Deze gids is het resultaat van de samenwerking met talrijke actoren: gemeentebesturen die hun ervaringen en deskundigheid hebben gedeeld tijdens de begeleidingscomités, referentiepersonen van de gewestelijke besturen die hebben deelgenomen aan het nalezen van het document, schooldirecteurs, leerkrachten, leerlingen en de ouders die hebben deelgenomen aan de verschillende workshops.

WERKWIJZE

Deze gids bevat een reeks aanbevelingen om de kwaliteit van de inrichting van de schoolomgevingen te verbeteren. Hij pretendeert niet volledig te zijn, maar biedt wel een breed scala van interventies waaruit u inspiratie voor acties kunt putten. Deze gids kan dus 'à la carte' worden gebruikt: doel is te komen tot een zo kwalitatief mogelijk ontwerp, rekening houdend met de door u vooropgestelde doelstellingen, de specifieke context van de school en de actiemiddelen waarover u beschikt. De structuur van de gids zal u helpen uw weg te vinden in deze aanbevelingen, rekening houdend met deze verschillende elementen.

Aanbevelingen

Vier kwaliteiten

Alle aanbevelingen zijn onderverdeeld in vier hoofdkwaliteiten die overeenkomen met de eerste vier hoofdstukken van de gids:

- › een veilige schoolomgeving;
- › een gezellige en toegankelijke schoolomgeving;
- › een groene schoolomgeving;
- › een herkenbare schoolomgeving.

Het doel is deze vier kwaliteiten na te streven om tot een succesvol totaalproject te komen. Daarom is het aan te raden heen en weer te springen tussen de verschillende hoofdstukken.

Afhankelijk van uw vooropgestelde doelstellingen, en rekening houdend met de problemen op het terrein, zult u mogelijk echter op sommige kwaliteiten meer willen focussen dan op andere. Indien nodig, kunt u rechtstreeks naar het hoofdstuk gaan dat het meest aansluit bij uw doel.



↑ Ingang van Gemeenteschool nr 6 Georges Primo in Schaerbeek. "Groen van jouw" project van het Duurzame Wijkcontract (DWC) Helmet. Georges De Kinder © urban.brussels

01. EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING:

Schoolkinderen zijn kwetsbare weggebruikers. Op de piekuren kruisen vervoerswijzen elkaar voor de school. Meestal leidt dit tot complexe situaties, en soms tot conflicten. Een veilige schoolomgeving garandeert de veiligheid van de zwakste weggebruikers en versnelt de ontwikkeling van duurzame mobiliteit.

→ Zie bladzijde 17

02. EEN GEZELLIGE EN TOEGANKELIJKE SCHOOLOMGEVING:

De openbare ruimte rond de school is een belangrijke plaats in het leven van de leerlingen. Het is de plaats waar jongeren elkaar voor en na school ontmoeten. Het is ook de plaats waar ouders op hun kinderen wachten en elkaar leren kennen. Een gezellige schoolomgeving bevordert die interacties en gebruiksmogelijkheden, terwijl ze aansluit bij de omliggende context. De schoolomgeving blijft toegankelijk voor alle burgers en in het bijzonder voor personen met beperkte mobiliteit.

→ Zie bladzijde 35

03. EEN GROENE EN GEZONDE SCHOOLOMGEVING:

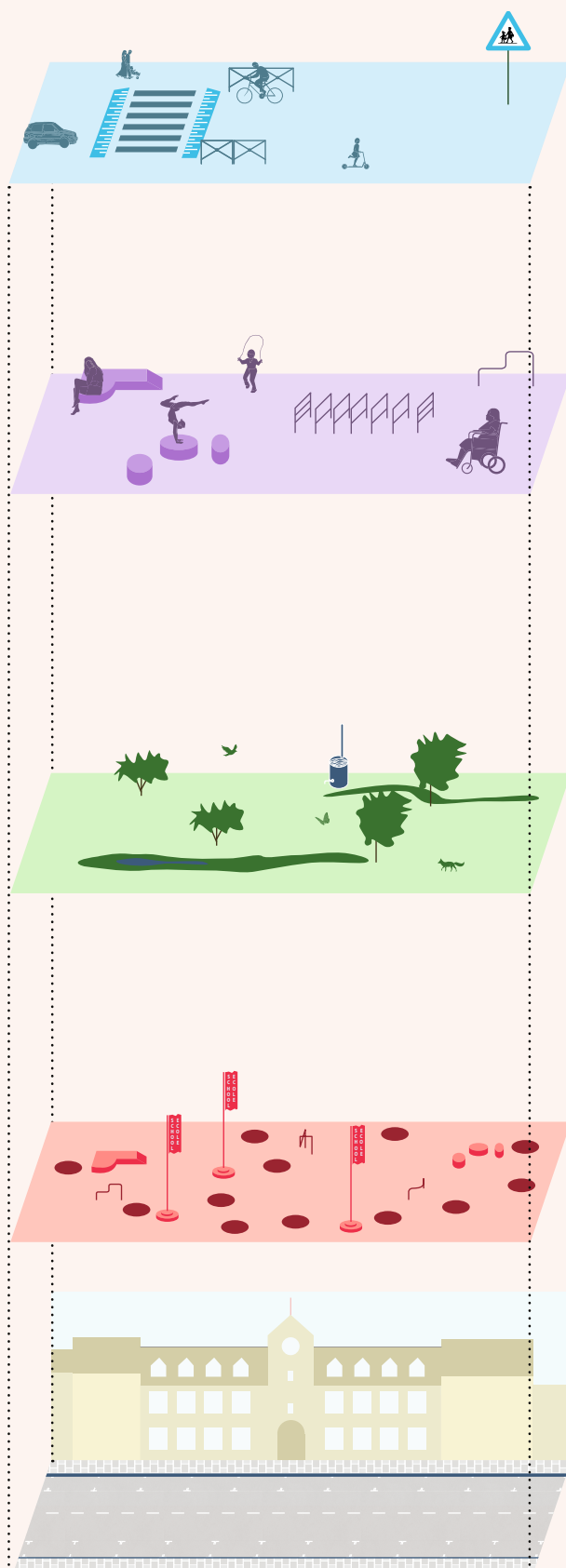
De ecologische kwaliteit van een schoolomgeving en een autoluwe schoolomgeving hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit en de geluidsomgeving rond de school. De aanwezigheid van groene ruimten kan ook een didactische rol spelen om de leerlingen bewust te maken van natuurbehoud. Een groene schoolomgeving bevordert de aanwezigheid van natuur in de stad en is een voorbeeld voor de jongere generatie.

→ Zie bladzijde 47

04. EEN HERKENBARE SCHOOLOMGEVING:

De grafische identiteit van de scholen en hun omgeving zorgt voor visuele samenhang binnen het Gewest en maakt van scholen oriëntatiepunten in het buurlandschap. Een herkenbare schoolomgeving is de beste manier om automobilisten attent te maken op de aanwezigheid van leerlingen. Een herkenbare schoolomgeving zorgt voor een visuele afdruk van de school in het stedelijke landschap.

→ Zie bladzijde 57



Verschillende interventieschalen

De aanbevelingen in deze gids houden, waar nodig, rekening met verschillende interventieschalen. Ze worden hier samengevat als: het voorplein van de school, de straat en de buurt.

Bij een globale aanpak van de kwaliteit van de schoolomgeving is het doel rekening te houden met de onmiddellijke schoolomgeving, maar ook met de ruimere context van de straat en de buurt. Naast de ingang van de school en de inrichting van de straat zijn bijvoorbeeld de routes die de leerlingen naar school nemen eveneens van belang voor de verbetering van de algemene kwaliteit van de schoolomgeving.

Afhankelijk van de kenmerken van de wijk, de straat en de beschikbare middelen is het echter niet altijd mogelijk om op grote of middelgrote schaal in te grijpen. Daarom zal het van belang zijn een aanpak te ontwikkelen die het best bij de gegeven context past.

VOORPLEIN VAN DE SCHOOL

Onder voorplein van de school wordt de ruimte voor de schoolpoort verstaan waar leerlingen, leerkrachten en ouders voor en na schooltijd vertoeven. Het voorplein is een bufferzone tussen de intimiteit van de school en de openbare ruimte rondom. Als verlengstuk van de school in de openbare ruimte is het voorplein een gebied waar leerlingen en hun ouders in alle veiligheid moeten kunnen verblijven en zich verplaatsen.

Zo kan een breder trottoir voor de schoolpoort aange naam zijn zonder het autoverkeer te moeten wijzigen. Een eenvoudige aanpassing kan zo al aanzienlijke verbeteringen opleveren op het gebied van de verkeersveiligheid, het samenleven van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte, de mogelijkheid tot ontmoeting of de kwaliteit van het landschap. Deze schaal kan de voorkeur genieten indien u het autoverkeer niet kunt wijzigen of slechts over beperkte middelen beschikt.

DE STRAAT

Tijdens de spitsuren wordt de straat van de school gebruikt door een groot aantal weggebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten, openbaar vervoer enz.). Voor of na schooltijd verspreiden de leerlingen zich vaak in de straat van de school om er rond te hangen, te wachten of te spelen. De straat moet zo worden ingericht dat ze geschikt is voor deze gebruiksvormen.

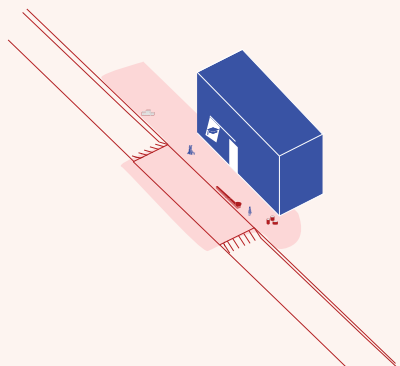
Interventie op deze schaal kan bijvoorbeeld bestaan uit het invoeren van een schoolstraat. In dit geval wordt de straat tijdelijk afgesloten voor het verkeer wanneer de leerlingen aankomen en vertrekken. De interventie kan snel worden uitgevoerd en vereist niet noodzakelijk een heraanleg van de infrastructuur. Een andere interventie kan bestaan uit de volledige herinrichting van de straat om er een erf of voetgangerszone van te maken. Een gevel-tot-gevelrenovatie vergt meer tijd en geld, maar zal een grotere impact hebben.

DE BUURT

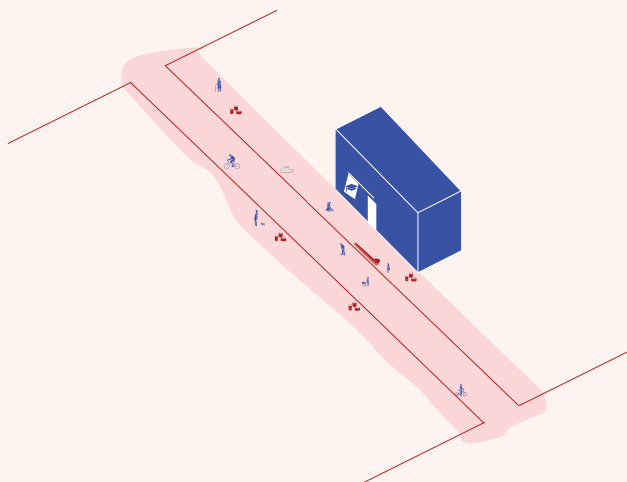
Buiten de schooluren benutten leerlingen vaak ruimten in de onmiddellijke nabijheid: haltes van het openbaar vervoer, zwembaden, sportzalen, parken, bibliotheken, straathoeken en pleintjes. Kinderen en jongeren doorkruisen de wijk, alleen of in groep, te voet of met de fiets. Bij de inrichting van straten, kruispunten en pleinen moet hiermee rekening worden gehouden. Veiligheid en comfort moeten dus een heel stuk verder reiken dan het trottoir voor de school.

Het verkeer in het gebied kan worden gereduceerd door de invoering van erven of voetgangerszones, of door een verkeersplan (bv. eenrichtingsverkeer in tegenovergestelde richting). Als veranderingen in de verkeersstroom niet mogelijk zijn, kunnen verbeteringen worden aangebracht aan oversteekplaatsen voor voetgangers en trottoirs om de veiligheid in het gebied te waarborgen.

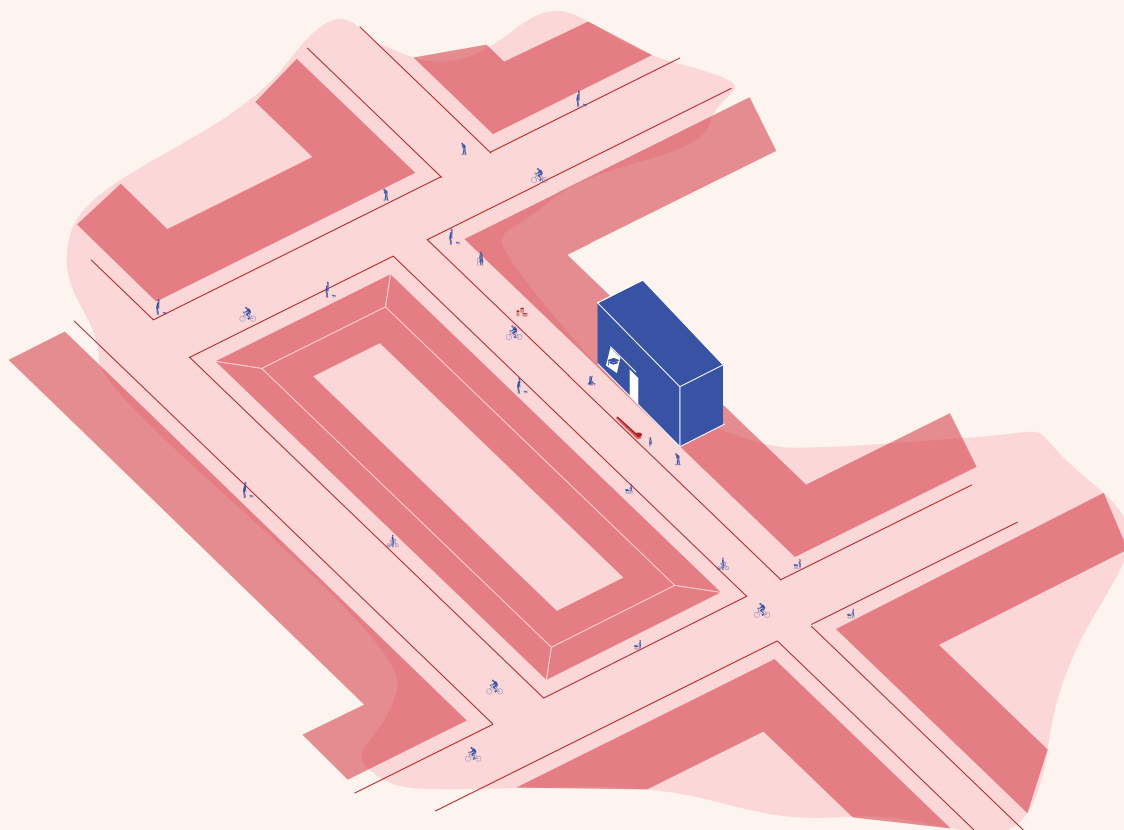
HET VOORPLEIN VAN DE SCHOOL



DE STRAAT



DE BUURT



'Quick-win'-oplossingen

'Quick-win'-oplossingen zijn ingrepen die snel uitvoerbaar zijn, weinig budget vergen, maar toch al een impact hebben op de kwaliteit van het schoolterrein.

Ze zijn er als inspiratie voor een bepaalde actie, zelfs als u maar een beperkt budget hebt. Het initiatief voor deze kleine ingrepen kan uitgaan van de beheerders van de betrokken wegen of van de scholen zelf, gemotiveerde verenigingen of bewoners, onder voorbehoud van goedkeuring door de overheid.

In sommige gevallen kunnen 'quick-wins' ook een eerste stap of een eerste aanzet zijn voor grotere ambities, die duurzamere inrichtingen omvatten en waarvoor een groter budget nodig is.

Aandachtspunten

De aandachtspunten belichten enkele zaken die niet vergeten mogen worden bij de herinrichting van schoolomgevingen.

Checklists kwaliteit

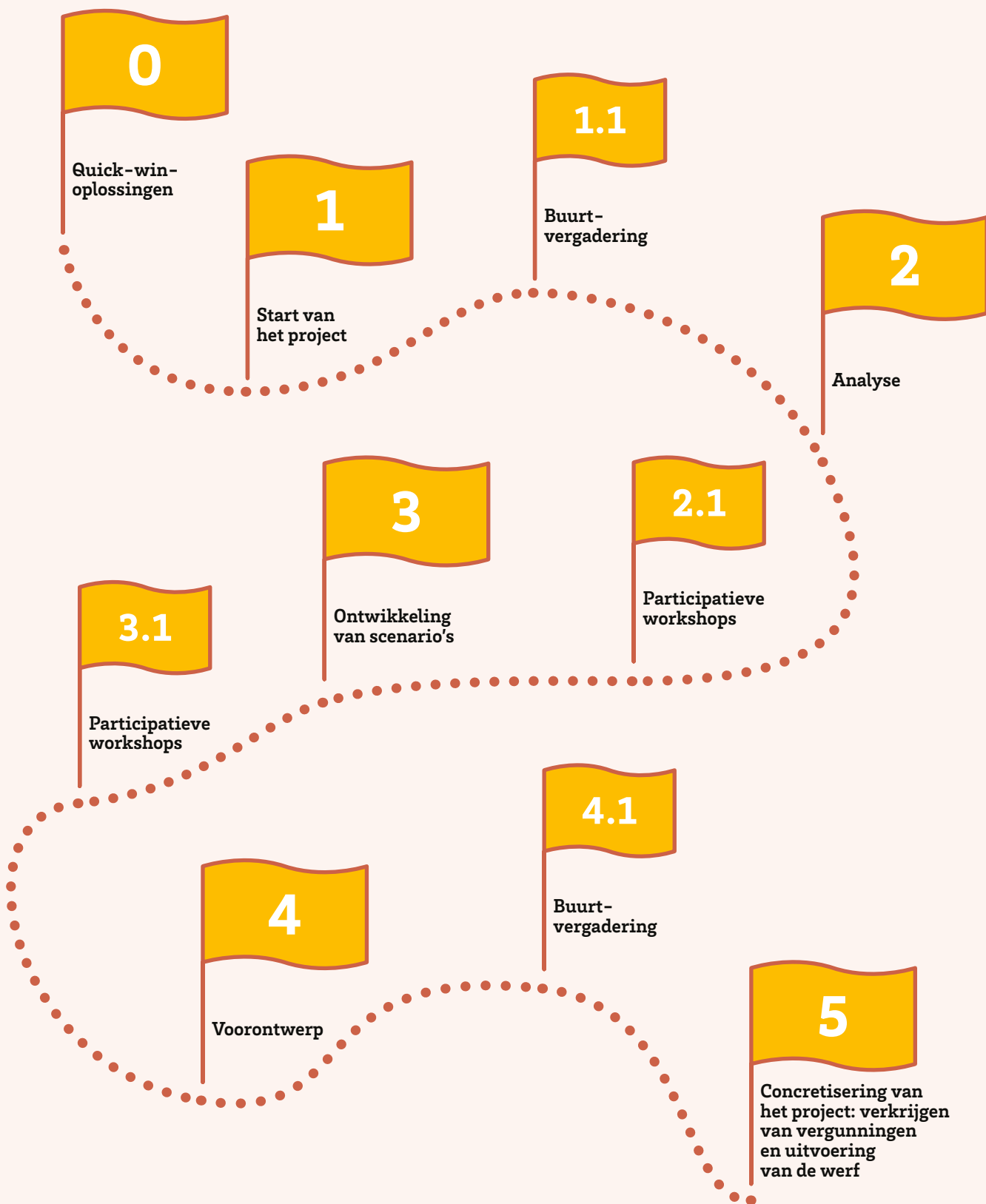
Aan het eind van elk hoofdstuk over een bepaald onderwerp vindt u een checklist aan de hand waarvan u de kwaliteit van een schoolomgeving kunt beoordelen. Aan de hand van eenvoudige en concrete vragen kunt u al een eerste idee krijgen van de prioritaire elementen waaraan in de schoolomgeving moet worden gewerkt.

De uitvoeringsstappen

In dit laatste hoofdstuk wordt een 5-stappenplan voorgesteld om het openbaar domein rond een school volledig opnieuw te ontwerpen. Dit plan vormt een leidraad voor elke openbare actor die een ingrijpende ommekeer op gang wil brengen om de vier in deze gids beschreven kwaliteiten te bereiken, namelijk: een veilige, gezellige, groene en herkenbare school.

De verschillende stappen gaan vergezeld van fiches met concrete ideeën en goede praktijken om in elke stap van het project een participatief proces in gang te zetten. Overleg met de actoren die betrokken zijn bij de transformatie van de openbare ruimte (leerlingen, directie, leerkrachten, bewoners enz.) is immers van essentieel belang om een kwalitatief hoogstaand project te ontwerpen.

UITVOERINGSSTAPPEN





VO VAN
HOTEL
G&GH



EEN VEILIGE SCHOOL- OMGEVING

AANBEVELINGEN 01

Schoolkinderen zijn kwetsbare weggebruikers en de weginrichting moet hen beschermen. Waar mogelijk moet het 'STOP'³-principe worden toegepast om het verstoorde evenwicht van 'alles voor de auto' te herstellen ten gunste van actieve en duurzame verplaatsingsmodi. Door het aantal motorvoertuigen op straat systematisch te verminderen, kunnen schoolomgevingen aangename en veilige ontmoetingsplaatsen worden.

Het is mogelijk de aanwezigheid van de auto op drie ruimtelijke niveaus te beperken of te verbieden:

- › De schoolpoortomgeving;
- › De straat en de nabijgelegen kruispunten;
- › De volledige buurt rond de school.

Een veilige schoolomgeving is belangrijk om duurzame vervoerswijzen naar school aan te moedigen. Zolang ouders het te gevaarlijk vinden om met hun kinderen naar school te lopen, te fietsen of het openbaar vervoer te nemen, zullen zij afhankelijk blijven van de auto en zelf bijdragen tot de onveiligheid van andere weggebruikers. Een zwakke schakel in de route, zoals een gevaarlijke oversteekplaats voor voetgangers, kan ouders er inderdaad van weerhouden hun kind alleen te laten reizen.

Duidelijke keuzes en een globale aanpak zijn dan ook essentieel om de vicieuze cirkel van verkeersonveiligheid te doorbreken. Naast het terugdringen van het aantal motorvoertuigen is in dit kader de ontwikkeling van veilige netwerken voor voetgangers en fietsers (afzonderlijke voorzieningen voor fietsers en voetgangers) van bijzonder belang.

← Schoolstraat in Amsterdam die ingericht werd als voetgangerszone.
© Perspective

3 Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) is een acroniem uit het Nederlands dat in Brussel in beide talen gebruikt wordt en volgens hetwelke in aflopende volgorde voorrang gegeven wordt aan stappen (S = Stappen), fietsen (T = Trappen), openbaar vervoer (O = openbaar vervoer), en tenslotte de auto (P = personenwagen).

RUIMTE VRIJMAKEN OM EEN VOORPLEIN AAN TE LEGGEN

Een eerste kwalitatieve ingreep ten gunste van de veiligheid rond scholen bestaat erin voldoende ruimte vrij te maken voor de ingang van de school om de aanleg van een voorplein mogelijk te maken. Het is vaak mogelijk ruimte te winnen door parkeerplaatsen te schrappen (of anders te verdelen).

Dit is een eerste stap naar een kwalitatief pleintje voor de ingang van de school. Het doel is om voldoende ruimte te creëren die veilig en comfortabel is. De oppervlakte van de parkeerplaatsen en de restruimtes worden opnieuw toegewezen aan de voetgangers en de leerlingen van de school, waardoor het trottoir in zijn geheel vrijkomt voor de andere voetgangers die er gebruik van maken (met inbegrip van personen met beperkte mobiliteit).

Bovendien belemmeren auto's voor de ingang van de school ook een goed zicht op de school en haar ingang, en dus ook op de kinderen en jongeren. De meeste van hen kunnen immers niet worden voorzien of gezien door automobilisten die van de weg gebruik maken, omdat ze verborgen zijn door geparkeerde auto's. Dit houdt dus een veiligheidsrisico voor de leerlingen in, aangezien ze

oversteken zonder te zien of gezien te worden. Bij lagere scholen is deze onveiligheid veroorzaakt door het parkeren voor de schoolingang des te erger omdat de ouders aan de overkant van de straat wachten en de kinderen zich haasten om over te steken.

We wijzen er echter wel op dat het schrappen van parkeerplaatsen kan leiden tot onenigheid in een buurt. Deze maatregel zal gemakkelijker worden aanvaard als de gebruikers van de wijk de redenen en voordelen ervan begrijpen: veiligheid van de kinderen, verbetering en comfort van de schoolingang van de school, openbare ruimten voor de buurt enz.

De herinrichting van het voorplein van het Huis van Culturen in Sint-Gillis, uitgevoerd in het kader van het "Speelnetwerk" project van het DWC Bosnië, is een goed voorbeeld van een lichte ingreep die snel winst oplevert voor de gebruikers. De parkeerplaatsen werden vervangen door een groot plein met beplante zones. Dankzij decoratieve elementen wordt het gebouw ook een emblematische plaats van de buurt.



↑ Het Huis van Culturen, Belgradostraat 120, 1060 Sint-Gillis
Séverin Malaud © urban.brussels



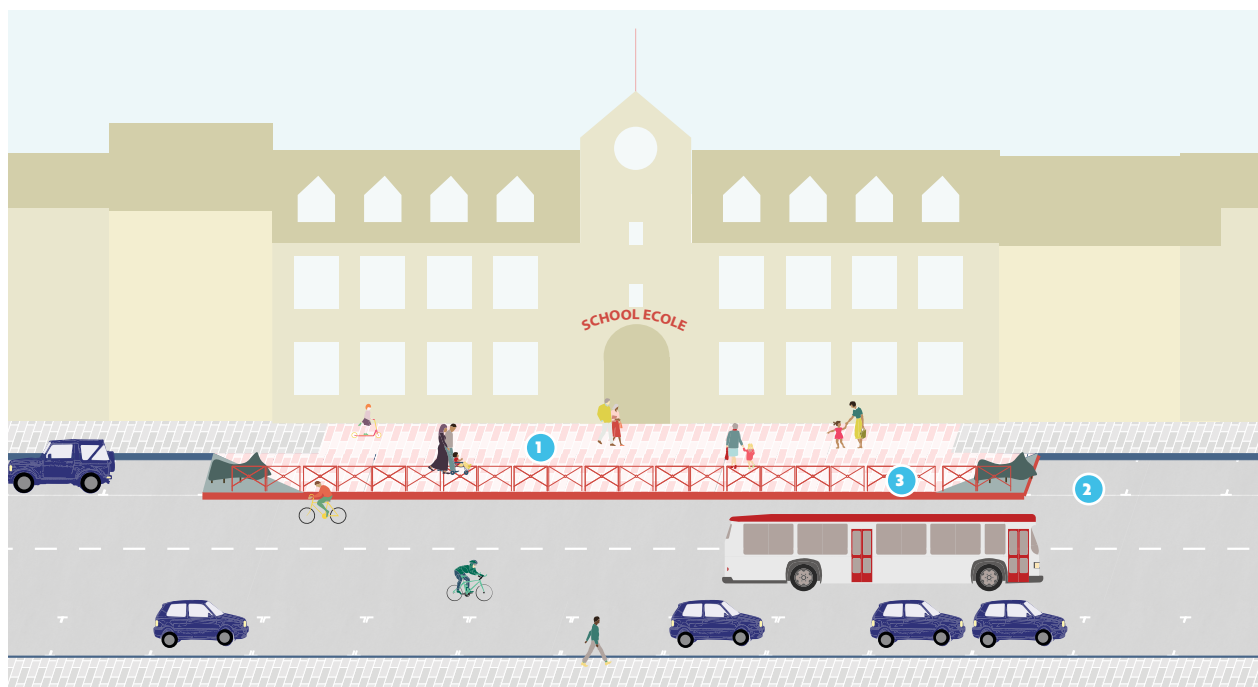
↑ Het Huis van Culturen, Belgradostraat 120, 1060 Sint-Gillis
© Suède36

 Tijdelijk meubilair kan de parkeerplaatsen vervangen, zodat er ruimte vrijkomt voor de schoolkinderen, maar ook voor alle bewoners. De materialen die voor deze tijdelijke voorzieningen worden gebruikt, zijn bij voorkeur afkomstig uit de circulaire economie. Voor de constructie van tijdelijk meubilair is pallethout stevig en vaak gratis verkrijgbaar, maar er zijn ook andere opties mogelijk. Aan de hand van deze tijdelijke voorzieningen kan bijvoorbeeld worden nagegaan of het aantal banken voldoende is, of de ruimte voldoende zichtbaar is voor bestuurders en of het veiligheidsgevoel wordt vergroot.

➔ Zie hoofdstuk 2, 'Een gezellig voorplein', p. 35



↑ Aan lagere school Scheut in Anderlecht zijn de auto's vervangen door moestuinbakken.
© Suède36



- 1: Een ruim voorplein zonder geparkeerde auto's
- 2: Een goed zicht op de voetgangers
- 3: Elementen om het trottoir van de weg af te scheiden

EEN VERKEERSLUWE SCHOOLSTRAAT ONTWERPEN

Ingrepen om de verkeersstroom in de straat te wijzigen kunnen op grotere schaal bijdragen tot de veiligheid van actieve gebruikers (voetgangers, fietsers, 'steppers' enz.). Afhankelijk van uw ambitie, de kenmerken van de straat en de beschikbare middelen kunnen verschillende soorten ingrepen worden overwogen.

Merk op dat, voor wat de verkeersveiligheid in het bijzonder betreft, de meeste ongevallen waarbij kinderen betrokken zijn, gebeuren buiten de onmiddellijke schoolomgeving (en dus de straat van de school). Het beveiligen van 'schoolwegen' is van fundamenteel belang en waarborgt te allen tijde de veiligheid, met name die van de kinderen.

➔ Zie 'Een verkeersluwe schoolstraat ontwerpen', bladzijde 24 en 'De oversteekplaatsen voor voetgangers verbeteren' op bladzijde 26

⚠ De inrichting van de openbare ruimte is cruciaal voor de mobiliteit. Deze ingrepen kunnen echter aangevuld worden met bewustmakingscampagnes of acties binnen de school, zoals de invoering van een schoolvervoerplan, het aanleren van de wegcode aan kinderen, het organiseren van een wandelrij enz.

Voor meer info:

- De door Brussel Mobiliteit ondersteunde schoolvervoerplannen stimuleren en begeleiden bewustmakingsacties ter bevordering van duurzame mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/school/schoolvervoerplan-svp>
- Via Brussel Mobiliteit wil de Actie Boekentas didactische instrumenten aanreiken om leerlingen, ouders en leerkrachten bewust te maken van de wegcode: <https://actie-boekentas.mobiliteit.brussels/hello-nl/>
- De Guide de démarrage d'un pédibus is een publicatie van het Waals Gewest met alle nodige informatie om een 'rij' van schoolkinderen te organiseren die onder toezicht van een volwassene naar school wandelen: <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-pedibus.html>



↑ Moutstraat, Brussel.
© Perspective / Marc Detiffe

Schoolstraat

In de verkeerswetgeving is een ‘schoolstraat’ een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren, namelijk bij het begin en aan het einde van de lessen motorvoertuigen aan de toegangen geweerd worden⁴. Er wordt een verkeersbord ‘C3’ geplaatst met een onderbord met daarop de vermelding ‘schoolstraat’. Het onderbord kan een uitzondering maken voor bepaalde motorvoertuigen.

De tijdelijke afsluiting van de straat van de school door een schoolstraat in te voeren zorgt voor een tijdelijk veiliger en aangener autovrije omgeving in de onmiddellijke nabijheid van de schoolingang. Zo krijgen ouders de ruimte om hun kinderen in alle veiligheid op te wachten of af te zetten, en om in een gezellige sfeer een praatje te maken.

De schoolstraat maakt deel uit van een algemene modal-shiftstrategie, enerzijds om ouders aan te moedigen hun kinderen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school te brengen, en anderzijds om schoolkinderen aan te moedigen zich zelfstandig te verplaatsen.


De tijdelijke afsluiting van de straat van de school is echter niet voldoende om de kwaliteit van de openbare ruimte op lange termijn te verbeteren. De veiligheid wordt verbeterd op bepaalde perioden van de dag, maar dit voordeel verdwijnt zodra de straat weer wordt opengesteld voor ‘normaal’ verkeer.


Voor meer informatie:

- › Vademecum ‘schoolstraten’ van Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/diy-schoolstraat>
- › Document over oplossingen voor het afsluiten van schoolstraten beschikbaar op Beschool: <https://beschool.brussels/nl/onze-publicaties>



↑ Schoolstraat Grensstraat, Sint-Joost.
© Perspective / Marc Detiffe

 De invoering van een schoolstraat kan snel gebeuren en vereist geen herinrichting van de openbare ruimte. Het is een relevante en efficiënte actie om snel het gewenste effect te bereiken: tijdelijke verbetering van de veiligheid en de luchtkwaliteit rond de ingang van de school. Naast voorafgaand overleg en communicatie vereist dit wel vanaf de testfase een zorgvuldig onderzoek van de impact (mobiliteit en veiligheid) in de omgeving van de schoolstraat, om eventueel aanpassingen te kunnen doorvoeren, evenals een goed beheer van de afsluitingen.

 Tijdens de periodes waarin een schoolstraat afgesloten is, moet bijzondere aandacht worden besteed aan de mogelijke bereikbaarheids- (en parkeer-) behoeften van personen met beperkte mobiliteit.

⁴ Artikel 2.68 van de wegcode

Erf

Een erf is een inrichting van de straat waarbij de ontmoetingsfunctie voorrang krijgt op het verkeer. Het wordt omschreven in artikel 2.32 van de wegcode en aangeduid door een verkeersbord 'F12a/b'. Auto's worden niet geweerd, maar er wordt voorrang gegeven aan voetgangers, die de volledige ruimte mogen innemen. Zo is de inrichting van de straat dus bevorderlijk voor verschillende activiteiten, waaronder bijvoorbeeld spelen.

De maximumsnelheid bedraagt 20 km/uur en alle bestuurders moeten hun rijgedrag aanpassen om voetgangers niet in gevaar te brengen⁵. Parkeren is verboden, behalve op plaatsen die zijn aangegeven met wegmarkeringen of door middel van specifieke wegbedekking. Hierop moet de letter P zijn aangebracht.



↑ Voorbeeld van een gedeelde straat, Mortsels, België.
© Kind & Samenleving

⚠ Het inrichten van erven zonder niveaoverschil wordt echter verkeerd begrepen in de omgeving van kleuter- en lagere scholen, waar bij de leerprocessen over veilige vervoerwijzen nog geen rekening gehouden wordt met de bijzondere kenmerken van deze voorzieningen. In deze gevallen lijkt het, tenzij andere educatieve maatregelen worden genomen, de voorkeur te verdienen dat de inrichting van de straat duidelijk aangeeft waar het autoverkeer is en waar de voetgangers kunnen lopen.

➔ Zie 'De kwetsbare gebruikers beschermen' bladzijde 28.

Voetgangerszone

⁵ Zie artikel 22bis van de wegcode

⁶ Zie artikel 22sexies 1 van de wegcode

De ideale situatie is een verkeersvrije schoolomgeving, waarbij de school in een voetgangerszone ligt. In dit geval fungeert de hele straat als een kwalitatieve en veilige schoolomgeving. Volgens de wegcode (art. 2.25) wordt dit type straat aangeduid met een bord 'F103'. Alleen voetgangers hebben toegang tot de straat, op een paar uitzonderingen na⁶. Als fietsers volgens de verkeersborden toegang hebben tot de straat, moeten ze afstappen en hun fiets duwen wanneer er mensen aanwezig zijn. Een voetgangerszone kan worden ingericht als een speelse, groene en veilige schoolomgeving. Ouders vinden er de nodige ruimte om in alle veiligheid op hun kinderen te wachten. Kinderen zullen de school kunnen verlaten en er spelen.



↑ Voorbeeld van een voetgangersstraat, Moutstraat in Brussel-Stad. © Perspective / Marc Detiffe

⚠ Bij de inrichting van de weg moet rekening worden gehouden met de behoeften van hulpvoertuigen om de school in geval van brand te kunnen bereiken.

Voor meer informatie:

Gids voor de inrichting van wegen voor de vlotte doorgang van hulpvoertuigen: <https://brrc.be/sites/default/files/2021-03/Inrichting%20van%20wegen%20-%20hulpvoertuigen.pdf>

De schoolbus en leveringen

Leveringen aan het begin en het einde van de schooldag moeten vermeden worden. Bovendien moeten leveringen, indien mogelijk, via een andere ingang dan de hoofdingang worden gedaan, bijvoorbeeld aan de achterkant van de school.

Ook schoolbussen mogen niet in de directe omgeving van de school parkeren. Als leerlingen veilig bij de bus kunnen komen, is het geen probleem om de bus een beetje verderop in de straat of in de buurt te parkeren (waardoor kinderen ook leren wandelen). Kinderen moeten zich echter veilig rond de deur van de schoolbus kunnen verzamelen. Hij moet ook kunnen manoeuvreren zonder voorbijgangers in gevaar te brengen.

Merk op dat het openbaar vervoer een alternatief is voor het gebruik van de bus voor schooluitstappen, evenals het begeleiden van leerlingen te voet, met een step of op de fiets.



↑ Voetgangersrij
© Collectif ipé

'Kiss & ride' in een nabijgelegen straat

De aanleg van 'kiss and ride'⁷-zones moet worden vermeden. Deze zones hebben een aanzuigeffect op het autoverkeer: ze maken het gemakkelijker om kinderen af te zetten met de auto en moedigen deze praktijk dus aan. In buurten met een slechtere verbinding met het openbaar vervoer, waar de afstand tussen de woning en de school groter is en er een gebrek is aan parkeergelegenheid binnen een redelijke afstand van de ingang van de school, kan het behoud van een dergelijke zone echter worden overwogen.

Om het comfort en de veiligheid van de leerlingen zoveel mogelijk te vrijwaren, mogen deze zones zich niet in de onmiddellijke omgeving van de school bevinden. Alternatieven kunnen worden gezocht in de onmiddellijke omgeving: parkings van supermarkten of straten in de buurt. Als de inrichting comfortabel en veilig is, kan het traject van de 'kiss and ride' veilig worden afgelegd door oudere kinderen. Voor jongere kinderen kan idealiter een schoolproject worden ontwikkeld waarbij de oudere kinderen op de jongere passen, of waarbij leerkrachten rijen vormen tussen de 'kiss and ride' en de school, wat kan bijdragen om het te laten werken. Deze zones moeten echter zodanig worden beheerd dat zij niet als zones voor langparkeren worden gebruikt.

Ten slotte, als het toch nodig is rekening te houden met deze specifieke parkeerbehoefte, moet deze buiten de directe omgeving van de school liggen en beperkt zijn (ongeveer 15 tot 30 minuten via een paal).

7 Anglicisme voor 'kus en rijd': parkeerplaats uitsluitend voor korte stops en niet voor parkeren. Het idee is dat de bestuurder zijn of haar passagier(s) afzet en onmiddellijk vertrekt om plaats te maken voor het volgende voertuig.

EEN VERKEERSLUWE SCHOOLOMGEVING ONTWERPEN

Er moet ook rekening worden gehouden met de routes van de school naar belangrijke bestemmingen (haltes van het openbaar vervoer, plaatselijke bibliotheek, huiswerk-schoon enz.). Het doel is de algemene veiligheid van de schoolomgeving te garanderen. Het 'STOP'-principe kan dus worden uitgebreid tot de hele buurt.

Het zal ook bijzonder belangrijk zijn een algemene aanpak te hanteren en rekening te houden met de schaal van de buurt indien verscheidene scholen in aangrenzende straten zijn gevestigd. De herinrichting van de omgeving van een school zal een rechtstreeks effect hebben op die van de naburige scholen. Het zal er dus op aankomen de interventies te coördineren. Als bijvoorbeeld een van deze scholen een eigen schoolstraat inricht, zal dit een verschuiving van het verkeer veroorzaken naar de straten van naburige scholen. Als de verschillende scholen samenwerken en een gemeenschappelijke regeling opzetten, zullen de positieve effecten worden verveelvoudigd. De hele buurt zal profiteren van de ontwikkeling van een veilige en verkeersluwe schoolbuurt.

Dit zal een groot effect hebben bij het begin en het einde van de schooldag, wanneer de openbare ruimten het meest worden gebruikt, maar ook op andere momenten, aangezien de straten rond de school ook een woon- en ontmoetingsfunctie hebben voor veel leerlingen en buurtbewoners.

Lussen in plaats van doorgaand verkeer

Om het verkeer te verminderen, zou het doorgaand verkeer idealiter uit de wijk moeten worden geweerd. Een eenrichtingssysteem kan zorgen voor 'lusverkeer'. Het is onmogelijk om de buurt met de auto te doorkruisen, hoewel alle wegen toegankelijk blijven voor motorvoertuigen. Het verkeer in de omgeving wordt dus beperkt tot plaatselijk verkeer. Deze strategie is gebaseerd op de principes van het Good Move-plan, waarin wordt voorgesteld buurten te ontlasten door het doorgaand verkeer langs bepaalde verkeersassen te leiden.

Voor meer informatie:

Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move:

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

Zo weinig mogelijk parkeerplaatsen

Om een hele buurt verkeersluw te maken, kan het aantal parkeerplaatsen op straat worden verminderd. De voormalige parkeerplaatsen kunnen dan worden omgevormd tot nieuwe recreatiegebieden.

Schoolroutes

Kinderen komen uit verschillende plaatsen. Aan de hand van een analyse van de schoolverplaatsingen (onder meer via een regelmatig bijgewerkt schoolvervoerplan) kan worden bepaald welke schoolroutes het meest worden gebruikt. Waar mogelijk moet de voorkeur worden gegeven aan verkeersluwe straten, zoals erven of stille straten. Een aantrekkelijke en veilige route zal de leerlingen aanspreken, zelfs als ze een kleine omweg moeten maken. Waar de route een groter kruispunt kruist, moet een optimaal veiligheidsniveau worden bereikt. Schoolroutes moeten worden geïntegreerd in eventuele lokale verkeersplannen van de gemeenten.

Voor meer informatie:

Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 (Brussel Mobiliteit): <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verkeersveiligheidsplan>

Verkeersluwe wegen

Maatregelen zoals het invoeren van een schoolstraat, een erf of een voetgangerszone kunnen worden uitgebreid naar verschillende wegen in de schoolomgeving om het effect ervan te vergroten. Er zal echter een mobiliteitsstudie moeten worden uitgevoerd om de impact van dergelijke maatregelen op de mobiliteit en zelfs op de verkeersveiligheid in en rond de wijk te beoordelen.

Samenhang met het Good Move-plan

Alvorens de aard van uw interventie te bepalen om het autoverkeer in de straat van de school of in de buurt te verminderen, zal het belangrijk zijn rekening te houden met de rol van de straat in het gewestelijk mobiliteitsnetwerk zoals gedefinieerd door het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. Dit plan bepaalt de functie van elke straat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen de multimodale specialisatie van de wegen. Deze heeft tot doel een performant netwerk aan te bieden voor elke vervoerswijze en de keuzes te vergemakkelijken bij het ontwerpen van openbare wegen en ruimtes.

Ze gebeurt overeenkomstig drie categorieën: 'PLUS', 'COMFORT' en 'WIJK' en dit voor elk van de volgende vervoerswijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens.


1° De categorie PLUS bestaat uit belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest;





















2° De categorie COMFORT bestaat uit betrouwbare en leesbare verbindingswegen aangepast aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied;


3° De categorie WIJK zorgt voor de buurtbediening in de wijken.⁸


Het is belangrijk om aan de hand van de wegenspecialisatiekaarten in het Good Move-plan na te gaan in welke categorie de straat van de school is ingedeeld voor elke vervoerswijze. De multimodale specialisatiekaarten kunnen worden geraadpleegd op de website van Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move/good-network>


De tabel hiernaast zal u helpen om uw interventies in de straat van de school te rangschikken volgens de categorieën die voor elke vervoerswijze zijn vastgelegd.

 In wijkstraten heeft het autoverkeer volgens het Good Move-plan geen prioriteit. Deze wegen kunnen worden ingericht als schoolstraat, erf of voetgangerszone. Zo kunnen de natuurlijke trajecten van actieve gebruikers, en met name de voetgangers, voorrang krijgen. De leefkwaliteit in de buurt is een prioriteit.

	PLUS	COMFORT	WIJK
			
			
			
			
			

 Er is veel fietsverkeer in deze straten, die zullen moeten worden aangepast om dit te vergemakkelijken.

 In deze straten kan het verkeer in principe niet worden onderbroken. Oplossingen liggen eerder in richtingsveranderingen van het verkeer, capaciteitsvermindering van de weg enz.

 Indien de straat van de school is ingedeeld in het 'plus'-netwerk voor motorverkeer, openbaar vervoer of zwaar vervoer, betekent dit dat zij een belangrijke functie vervult voor het verkeer van elk van deze vervoermiddelen in het gewestelijk mobiliteitsnetwerk. In principe mogen de verkeersstromen van elk van deze vervoerswijzen niet worden gewijzigd of onderbroken.

Als de straat van de school bijvoorbeeld als 'plus' voor auto's is ingedeeld, moet geopteerd worden voor de wijziging van het voorplein van de school en de verbetering van de trottoirs en oversteekplaatsen in de straat. De aanleg van een kwalitatief voorplein kan al een grote ommekeer betekenen voor het welzijn van de leerlingen.

8 Zie het verordenend luik van het Good Move-plan, artikel 11 en volgende (<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>)

DE OVERSTEEKPLAATSEN VOOR VOETGANGERS VERBETEREN

De route die de leerlingen gebruiken, moet veilig zijn, ongeacht waar ze vandaan komen of naartoe gaan: tussen de school en een halte van het openbaar vervoer, tussen school en huis, de bibliotheek, de sportzaal, het park enz. Zelfs als deze route straten met drukker verkeer heeft, moeten de leerlingen veilig kunnen rondwandelen en zo comfortabel en veilig mogelijk de straat kunnen oversteken.

Het oversteken van verkeersassen is dus van cruciaal belang voor de veiligheid van een route, aangezien een oversteekplaats een potentieel gevaar inhoudt voor een voetganger. Er dient aandacht besteed te worden aan de locatie van oversteekplaatsen van voetgangers in straten en op kruispunten. Een oversteekplaats voor voetgangers moet duidelijk, logisch (zonder belemmeringen), toegankelijk en zo kort mogelijk zijn. Bovendien moet ze garanderen dat voetgangers bestuurders goed kunnen zien en vice versa, moet ter hoogte ervan de snelheid worden gecontroleerd en moet inhalen ter hoogte ervan worden voorkomen. Bij de dimensionering van de oversteekplaats moet desgevallend ook rekening worden gehouden met de organisatie van de schoolrijen (fasering van de verkeerslichten, afmetingen van de middengeleiders enz.) Er dient ook bijzondere aandacht te worden geschonken aan oversteken bij haltes van het openbaar vervoer, zeker wanneer de oversteekplaats wordt geregeld door middel van verkeerslichten, om te voorkomen dat bij het naderen van een bus of tram risico's worden genomen.

Voor meer informatie:

Cahier GO 10: Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad (Brussel Mobiliteit): <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-voetgangersvriendelijke-stad.pdf>

Gewestelijk actieplan verkeersveiligheid 2021-2030: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verkeersveiligheidsplan>

Geen oversteekplaats voor voetgangers aan de schoolpoort

Om kinderen tegen het verkeer te beschermen, mogen ze bij het verlaten van de school niet onmiddellijk op de weg terecht komen. In deze gids wordt aanbevolen een bufferzone in te richten, d.w.z. een groot trottoir/voorplein aan de schoolpoort, en om de oversteekplaats(en) voor voetgangers een paar meter verder en niet loodrecht op de ingang van de school, aan te leggen. Dit systeem gaat hand in hand met de plaatsing van straatmeubilair dat de kinderen fysiek insluit in een van het verkeer afgeschermd ruimte, hen tegelijkertijd verplicht zich te verplaatsen om over te steken en het 'al lopend' oversteken beperkt.

Een goede zichtbaarheid van de oversteekplaats voor voetgangers garanderen

Voetgangers die op het punt staan over te steken, moeten goed worden opgemerkt door bestuurders, net zoals bestuurders goed moeten worden opgemerkt door voetgangers. Men heeft het over de 'wederzijdse zichtbaarheid' die tussen deze gebruikers moet worden gewaarborgd. Het zicht mag niet beperkt worden. Voor de oversteekplaats voor voetgangers moeten, in de richting van het verkeer, de plaatsing van reclamepanelen, bomen met dikke stammen en beplanting van meer dan 75 cm hoog worden vermeden, om rekening te houden met kleine voetgangers, waaronder in het bijzonder kinderen. Het is ook verboden te parkeren in de laatste 5 meter voor de oversteekplaats. Door het aanbrengen van voetpaduitstulpingen en insprongen voor het parkeren kunnen voetgangers niet alleen dicht bij de rijbaan gaan staan om de informatie te krijgen die zij nodig hebben om over te steken en zijn ze beter zichtbaar, maar wordt de oversteekplaats ook korter en zijn zij dus minder blootgesteld aan mogelijke risico's op ongevallen.

Ten slotte moeten volgens de wegcode oversteekplaatsen voor voetgangers ten minste 3 m breed zijn, en ten minste 4 m op grote wegen.

Verhoogde oversteekplaats voor voetgangers

Door een oversteekplaats op een plateau aan te leggen en het voorplein er via de bestrating over door te laten lopen, wordt ze visueel geïntegreerd in de openbare ruimte voor de school. Zo wordt het zebra-pad een verlengstuk van het voorplein van de school. Hierdoor wordt het verkeer afgeremd en de bereikbaarheid geoptimaliseerd. Ook het comfort en de veiligheid van voetgangers worden verbeterd.

Verkeerslichten

Een oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten geeft voorrang aan voetgangers (maar ontslaat bestuurders of voetgangers er niet van ervoor te zorgen dat zij elkaar zien en door elkaar gezien worden, bij wijze van voorzorg). Dit is mogelijk op wegen met weinig verkeer, als de rijbaan beperkt is tot maximaal 2 x 1 rijstrook per richting en als zichtbaarheid en snelheidsbeheersing gewaarborgd zijn.

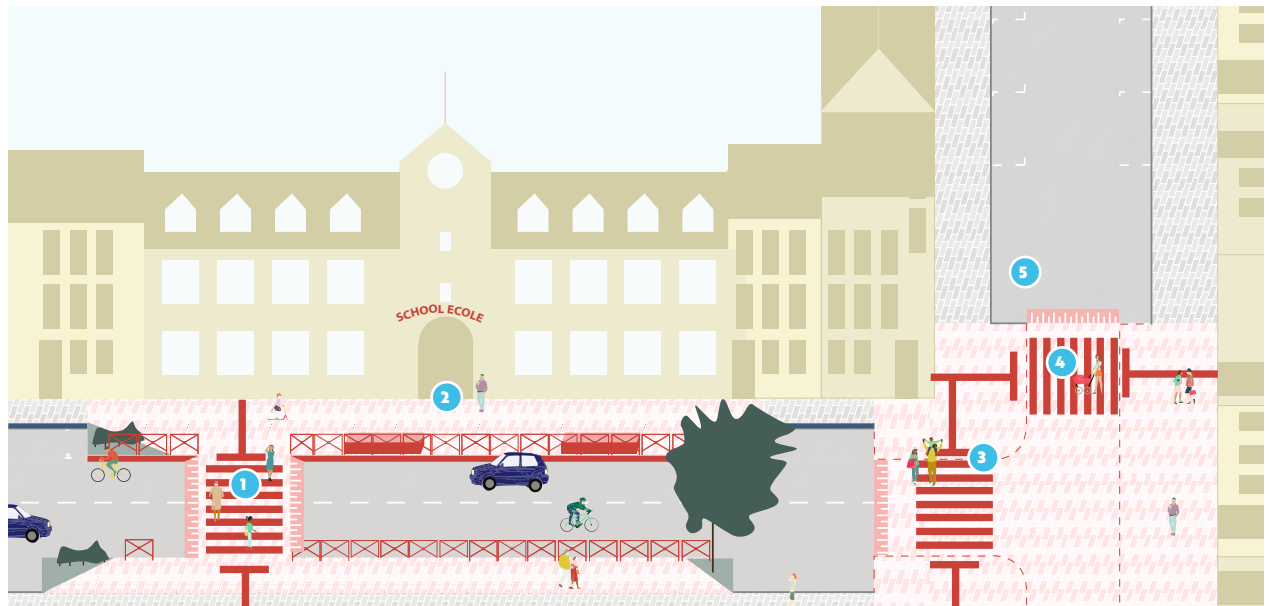
Om bijvoorbeeld kleine kinderen nog beter te beveiligen, kunnen ook verkeerslichten met drukknop worden geplaatst, waarvan de relevantie en de naleving zullen variëren naar gelang van hun reactievermogen. Op grote wegen kunnen drukknoppen ook worden gebruikt om de groene fasen te verlengen, wat nuttig is als rijen moeten oversteken.

De locatie van de oversteekplaatsen

Oversteekplaatsen voor voetgangers moeten op de gewenste voetgangersroutes of in aansluiting op de verplaatsingslogica aangelegd worden (eventueel specifiek, schoolgerelateerd). Door de schoolroutes te bestuderen (met name door middel van een door de school opgesteld schoolvervoerplan) kan worden nagegaan welke verkeersstromen een barrière-effect hebben. Op de hoofdwegen en tussen grote polen moeten omwegen die te beperkend zijn en aanzet geven tot het nemen van risico's, worden vermeden. Er moet om de 100 meter een oversteekplaats worden aangelegd.

Voor meer informatie:

Cahier GO10: Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-voetgangersvriendelijke-stad.pdf>



- 1: Een oversteekplaats voor voetgangers op een plateau
- 2: Geen oversteekplaats voor voetgangers aan de schoolpoort
- 3: Verbrede trottoirs op straathoeken
- 4: Breedte van de oversteekplaatsen voor voetgangers: minstens 3 m, of 4 m op grote wegen
- 5: Geen parkeerplaatsen de laatste 5 meter voor de oversteekplaats

KWETSBARE WEGGEBRUIKERS BESCHERMEN

De beste manier om de veiligheid van de leerlingen te garanderen is de aanwezigheid van auto's in de onmiddellijke omgeving van de school te verbieden. Dit is echter niet altijd mogelijk. Voor scholen die gelegen zijn aan wegen waar het autoverkeer niet kan worden aangepast, wordt de veiligheid van de leerlingen gewaarborgd door de aanwezigheid van een van de straat afgeschermd voorplein, brede voetpaden, oversteekplaatsen voor voetgangers en gescheiden fietspaden.

Een breed en veilig trottoir

Het trottoir is ten minste 2 meter breed langs een straat met parkeerplaatsen in de lengterichting en ten minste 2,5 meter langs een straat waar niet geparkeerd mag worden. Het voorplein, doorgaans +/- 2 meter breed, wordt aan het trottoir toegevoegd en de lengte ervan varieert naargelang van de beschikbare ruimte, de behoefte aan wachtruimte, het al dan niet aanwezig zijn van een te beveiligen oversteekplaats, de nood aan van fietsparkeeren voor de school enz.

Het is belangrijk rekening te houden met mogelijke samenlevingsproblemen die zouden kunnen ontstaan tussen kinderen (te voet, op de fiets, met de step) en voetgangers (vooral de meest kwetsbaren, bejaarden, personen met beperkte mobiliteit enz.) als het trottoir te smal is.

Om de rijweg zo veilig mogelijk te maken, kan bovendien een fysieke barrière worden geplaatst tussen het trottoir en de weg. Er worden vaak omheiningen en paaltjes gebruikt om het voorplein af te schermen van de weg en wildparkeren tegen te gaan, maar deze ruimtelijke afscheiding kan ook worden bereikt met multifunctionele objecten zoals kleine traptreden of plantenbakken.

➔ Zie 'De straat van de school omvormen tot een nieuwe leefruimte' op bladzijde 38.



↑ Ingang van de school Saint-Antoine in Vorst. © Suède36



Er kunnen snelle, eenvoudige en goedkope oplossingen worden geïnstalleerd. Het voorplein kan veilig worden gemaakt door het af te bakken met plantenbakken, zelfgebouwde banken, fietsenrekken enz. Er kan ook gebruik worden gemaakt van tijdelijke oplossingen, zoals het gebruik van betonblokken type 'New Jersey' of houten pallets zoals in het bovenstaande voorbeeld.

Het trottoir en de rijweg duidelijk van elkaar afscheiden

Waar gemotoriseerd verkeer niet verboden is, geven gebruikers van kleuter- en lagere scholen vaak de voorkeur aan een duidelijke scheiding tussen voetgangers en autoverkeer. Door het trottoir fysiek en visueel van de rijweg te scheiden, wordt een zone gecreëerd waarin kinderen kunnen rondlopen, spelen en wachten zonder het risico te lopen voor een auto terecht te komen.

De snelheid van het autoverkeer doen afnemen

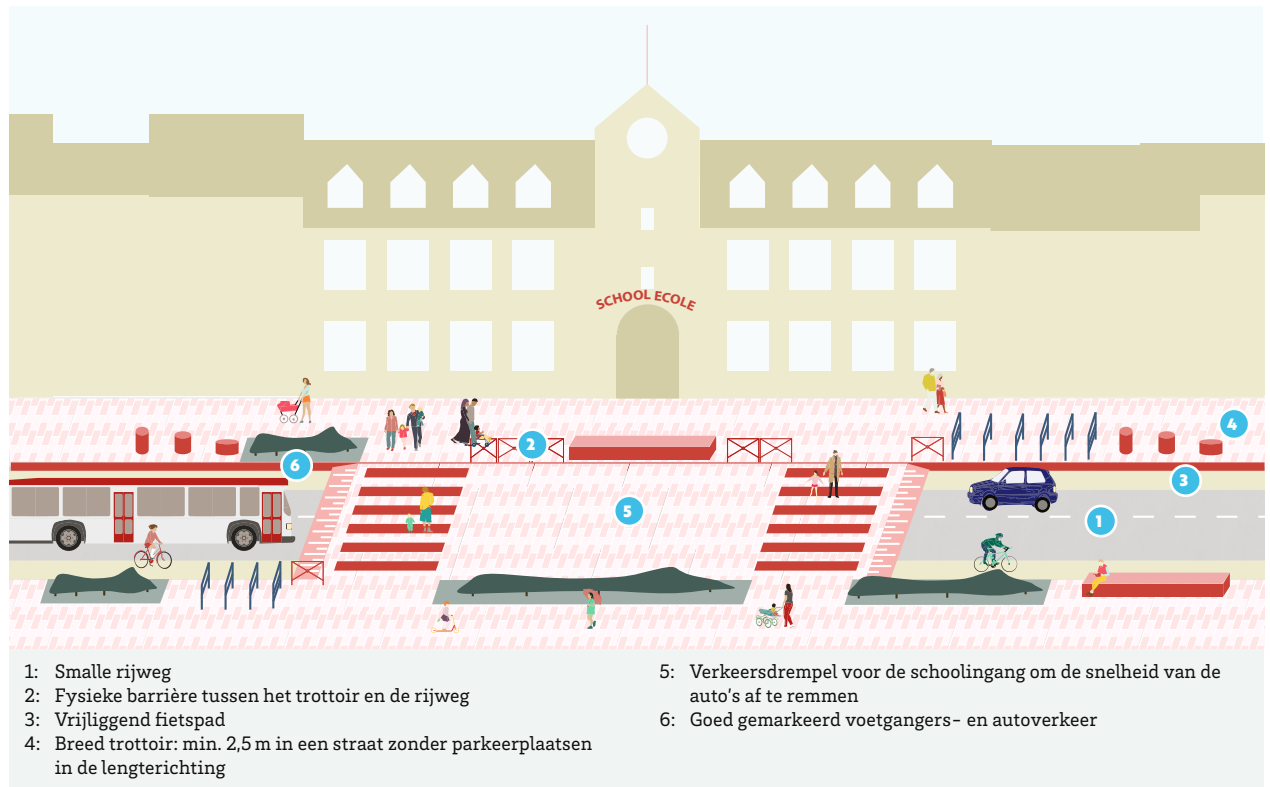
Smalle wegen leiden over het algemeen tot een lagere snelheid omdat automobilisten instinctief voorzichtiger worden. Straten kunnen visueel worden versmald door bomen, straatmeubilair of andere elementen.

Er kunnen andere fysieke snelheidsremmende maatregelen worden genomen: chicane, plateau, voetpaduitstulpingen, rijbaankussen enz.

Nuttige informatie:

Elk jaar biedt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, via Brussel Mobiliteit, gewestelijke subsidies aan om gemeenten te ondersteunen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid. Deze omvatten onder meer subsidies voor uitrusting, infrastructuur en voor de realisatie van duurzame mobiliteitsprojecten.

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl>



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1: Smalle rijweg 2: Fysieke barrière tussen het trottoir en de rijweg 3: Vrijliggend fietspad 4: Breed trottoir: min. 2,5 m in een straat zonder parkeerplaatsen in de lengterichting | <ul style="list-style-type: none"> 5: Verkeersdrempel voor de schoolingang om de snelheid van de auto's af te remmen 6: Goed gemarkeerd voetgangers- en autoverkeer |
|--|---|

ZORGEN VOOR EEN GOEDE ZICHTBAARHEID

De verschillende gebruikers van de openbare ruimte moeten te allen tijde een goed beeld hebben van wat er om hen heen gebeurt. Dode hoeken en obstakels die het zicht belemmeren zijn dus nadelig voor de veiligheid van de allerkleinsten. Ze hebben niet dezelfde notie van gevaar en schatten snelheid en afstand anders in. Ze zijn ook kleiner en dus minder zichtbaar voor automobilisten.

Dit is bijzonder belangrijk op erven, waar de voetganger voorrang heeft en waar er geen oversteekplaatsen voor voetgangers zijn. In deze gevallen moet de bestuurder (ook de fietser) vertragen of stoppen voor voetgangers, die steeds voorrang hebben (maar het verkeer niet onnodig mogen hinderen).

Rekening houden met het perspectief van het kind

Een goed principe om de goede zichtbaarheid van een schoolomgeving te controleren is de context te bekijken vanuit de ooghoogte van een kind. Schoolkinderen hebben immers niet dezelfde kijk op hun omgeving. Er zijn echte gevaren waar volwassenen zich niet bewust van zijn.

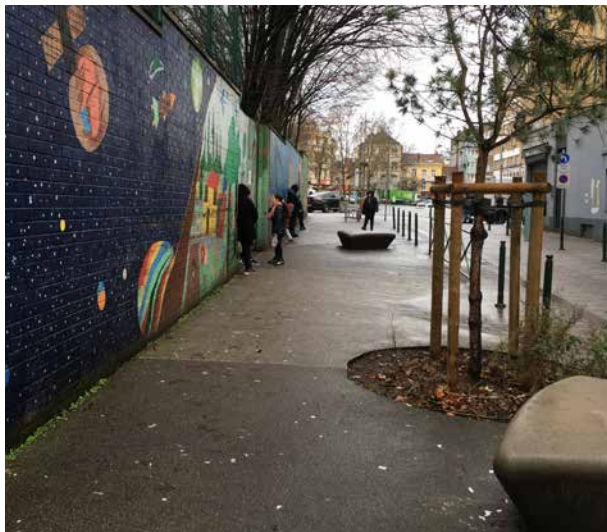
Zo vormen geparkeerde auto's een groot obstakel voor een goed zicht op de weg. Het probleem is tweeledig. Enerzijds zien kinderen niet over bepaalde obstakels heen, en zien zij het gevaar dus niet aankomen. Anderzijds zijn ze kleiner dan de elementen die het zicht van de bestuurders belemmeren, zodat de bestuurders ze niet zien en dus niet weten dat ze hun rijgedrag moeten aanpassen.



↑ Émile Féronstraat, Sint-Gillis.
©Heroes for Zero

De zichtbaarheid van de oversteekplaats voor voetgangers garanderen

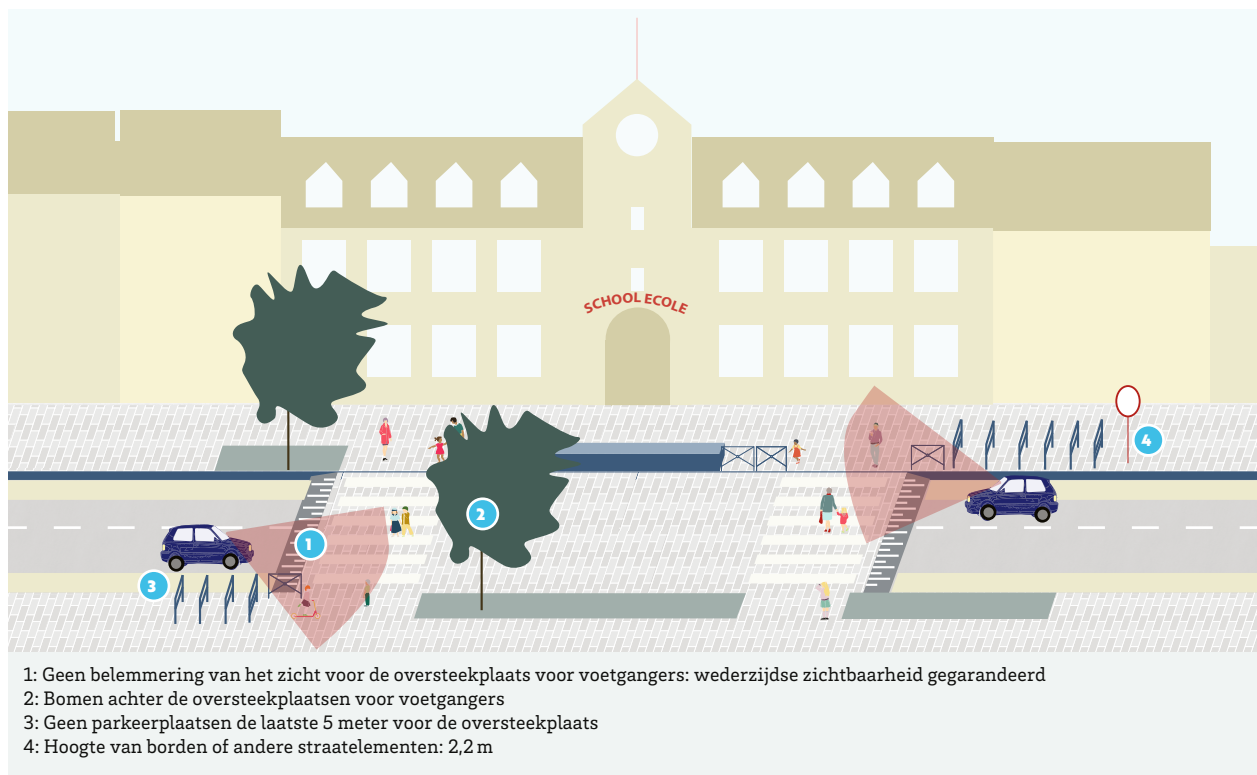
Het is belangrijk om, waar mogelijk, ervoor te zorgen dat trottoirs op de straathoeken worden verbreed (cf. voetpauitstulpingen). Waar er afzonderlijke of gemarkeerde fietspaden zijn, moet er ook voor worden gezorgd dat de markering van de oversteekplaats voor voetgangers daar overheen loopt om de voorrang van de voetganger op de fietser zichtbaar te maken. Onder meer parkeertones, bomen, plantenbakken, ondoorzichtige paaltjes en terrassen, reclameborden, palen (verlichting, bovenleidingen enz.) met een grote doorsnede dienen op voldoende afstand te worden geplaatst om het zicht niet te belemmeren. In het algemeen moet worden vermeden obstakels te plaatsen die de zichtbaarheid van oversteekplaatsen voor voetgangers kan verminderen.



↑ Uitgang van de lagere school Toots Thielemans, Toekomststraat in Sint-Jans-Molenbeek
© Perspective / PTArchitecten



↑ Pierre Decosterstraat in Vorst.
© Suède36



Checklist

Veiligheidsvoorzieningen voor voetgangers

- Is de school goed leesbaar? Begrijpen bestuurders dat ze in een schoolomgeving aan het rijden zijn?
- Heeft de school een voorplein? Is dit afgeschermd van het verkeer en vrij van parkeerplaatsen (zowel legaal als illegaal), om een goede zichtbaarheid te waarborgen?
- Is de snelheid voor en rond de school aangepast en wordt ze gecontroleerd?
- Zijn de voetpaden breed genoeg (conform en aangepast aan de plaatselijke behoeften)? Is er een fysieke scheiding tussen de trottoirs en de weg?
- Zijn de status van de straat en de inrichting ervan in overeenstemming met haar functie in Good Move? Is de openbare ruimte ingericht om te voldoen aan de categorieën 'plus' en 'comfort' voor voetgangers?
- Zijn de routes van de school naar schoolbussen, haltes van het openbaar vervoer of 'kiss and ride'-afzetzones op een veilige manier ingericht: zichtbaarheid, beveiliging van de oversteekplaatsen, gecontroleerde snelheden, voldoende brede voetpaden?

Oversteekplaatsen voor voetgangers

- Is er een oversteekplaats voor voetgangers dicht bij de ingang van de school? Is deze vrij van obstakels die een goed zicht zouden belemmeren? Wordt het verbod om binnen 5 meter van de oversteekplaats te parkeren nageleefd?
- Zijn er veilige oversteekplaatsen voor voetgangers op de belangrijke punten rond de school?
- Is er voldoende omgevingslicht en voldoende verlichting ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers?
- Zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers minstens 3 meter of 4 meter breed op grote wegen?
- Is de snelheid op de oversteekplaatsen voor voetgangers aangepast en gecontroleerd?
- Is de toegankelijkheid van de oversteekplaatsen voor voetgangers gewaarborgd?

Fietsvoorzieningen

- Zijn er voorzieningen voor fietsen in de aangrenzende straten: gescheiden fietspaden, gemarkeerde fietspaden, pictogrammen op de grond enz.?
- Is de inrichting van de straat in overeenstemming met haar functie in Good Move? Is de openbare ruimte ingericht om te voldoen aan de categorieën 'plus' en 'comfort' voor fietsers?
- Wordt de snelheid gecontroleerd, met name in het geval van gemengd verkeer (eventueel met suggestiestroken) en gemarkeerde fietspaden op de rijweg?

Openbaar vervoer

- Zijn de haltes van het openbaar vervoer veilig toegankelijk? Staan de verkeerslichtfasen toe dat leerlingen oversteken wanneer een bus of tram nadert? En zo niet, wordt er dan informatie gegeven aan de passagiers over de komende vertrektijden? Is de frequentie van de bussen voldoende?
- Is het mogelijk om veilig in en uit een voertuig (bus/tram) te stappen zonder andere voetgangers te hinderen?
- Zijn de haltes duidelijk zichtbaar?

Autoverkeer

- Geeft de inrichting/het comfort van de openbare ruimte voorrang aan de actieve vervoerswijzen? Zijn er verkeersremmende maatregelen genomen waar de multimodale specialisatie dit toelaat (smalle straten, schoolstraten, erven of voetgangersstraten)?
- Worden grote voertuigen zoals vrachtwagens of schoolbussen op een veilige afstand van de schoolpoort gehouden? Is hun aanwezigheid beperkt tot de daluren buiten de schooluren, zodat zij geen gevaar voor de kinderen vormen?
- Zijn de zones waar de kinderen afgezet worden ver genoeg van de school verwijderd zodat voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer er geen hinder van ondervinden?
- Is de verkeerssnelheid in overeenstemming met de status van de weg en wordt deze gerespecteerd?





EEN GEZELLIGE EN BEREIKBARE SCHOOL- OMGEVING

AANBEVELINGEN 02

De openbare ruimten rond scholen worden intensief gebruikt bij het begin en aan het einde van de schooldag. Ze worden gebruikt door kinderen en jongeren, maar ook door ouders van leerlingen, leerkrachten en andere bezoekers. Wegen moeten dus zo worden ingericht en gedimensioneerd dat zij geschikt zijn voor een groot aantal gebruikers. Openbare ruimten moeten ook comfortabel en toegankelijk zijn voor ouders met kinderwagens, personen met beperkte mobiliteit en alle burgers, om elke vorm van uitsluiting te voorkomen.

Naast de efficiënte van de verplaatsingen is ook de kwaliteit van de leefruimte in de schoolomgeving van belang. Met name de ruimte voor de hoofdingang is een essentiële plaats. Terwijl ouders op hun kinderen wachten, maken ze vrienden en praten ze over het schoolleven. Deze ondersteunende netwerken van ouders zijn belangrijk voor de school en zelfs voor de buurt. Kinderen en

tieners ontmoeten elkaar ook graag voor de school. Ze blijven daar om te kletsen of te spelen. Specifieke voorzieningen kunnen deze gezellige momenten bevorderen: bankjes, een afdakje, een groene en speelse omgeving.

In sommige gevallen kan de straat zelfs een verlengstuk van de speelplaats worden. Ze blijft echter een openbare ruimte die beschikbaar en toegankelijk is voor alle burgers. Het is juist deze dualiteit van de schoolomgeving die haar sterkste troef is. Door de specifieke eisen waaraan zij moet voldoen, vormt de openbare ruimte rond scholen een royalere ruimte dan de gewone stoep. Zo kan ze een comfortabele plek worden, die ook beschikbaar is voor andere gebruikers van de buurt. Tijdens de piekuren van de school wordt ze druk gebruikt, en de rest van de tijd is het een ontmoetingsplaats en een plek om te spelen voor iedereen.

← De Émile Féronstraat voor de lagere school Ulenspiegel in Sint-Gillis werd in de zomer tijdelijk afgesloten om een nieuwe speelruimte voor de kinderen te bieden. Project "Pôze midi 2020" van Heroes for Zero. © Heroes for Zero

EEN GEZELLIG EN TOEGANKELIJK VOORPLEIN CREËREN

Het voorplein moet ruimte bieden voor en inspelen op verschillende vormen van gebruik: wachten op de kinderen, een praatje maken, wandelen enz. Een voorplein moet een aangename plek worden om te verblijven, met ruimte voor passanten, met inbegrip van personen met een beperking. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de circulatieruimte en de leefruimte.

Een ruime ontmoetingsplaats

Als leerlingen de school verlaten, wordt het trottoir voor de ingang snel overbelast. De leerlingen verlaten de school terwijl ouders hun kinderen ophalen met kindwagens, bakfietsen, steps of gewoon te voet. Het voorplein van de school moet dus voldoende ruimte hebben om plaats te bieden aan iedereen.

De grootte van het voorplein hangt af van het aantal leerlingen in de school. Een kwalitatieve ruimte omvat minstens 30 meter links en rechts van de ingang van de school, zonder parkeerplaatsen tussen het voorplein en de weg. Dit kan echter van context tot context verschillen. Het voorplein is ongeveer 2 meter breed en wordt bij het trottoir gevoegd.

Een voldoende breed voorplein maakt het ook mogelijk de samenlevingsproblemen te beperken tussen de min of meer statische gebruikers van het voorplein en de voetgangers die het trottoir gebruiken tijdens hun verplaatsing.

In sommige gevallen bevindt de school zich op een plein. In dit geval is de inrichting van deze openbare ruimte van cruciaal belang voor de verbetering van de omgeving. Een plein biedt vele voordelen. Zo is er meestal meer ruimte om het binnenkomen en het vertrek van leerlingen veilig te organiseren. Door zijn grote oppervlakte kunnen er ook vele banken, groenvoorzieningen, spelletjes enz. worden geplaatst. De aanleg van een dergelijke openbare ruimte verbetert ook het comfort van de hele buurt.

Meubilair voor gezellig samenzijn

De inrichting van een openbare ruimte kan ontmoetingen stimuleren. Zoals banken die tegenover elkaar geplaatst worden of ruimte bieden voor grotere groepen. Op het voorplein van de school verwelkomt het meubilair wachtende ouders of jongeren die de school verlaten. Het zicht op de ingang van de school is dus belangrijk. Indien nodig kunnen deze zitplaatsen ook dienen als een fysieke scheiding tussen het voorplein van de school en de rijweg.



↑ Voorplein van de huiswerkschool Marconi in Vorst.
© Perspective

Een overdekte wachtruimte

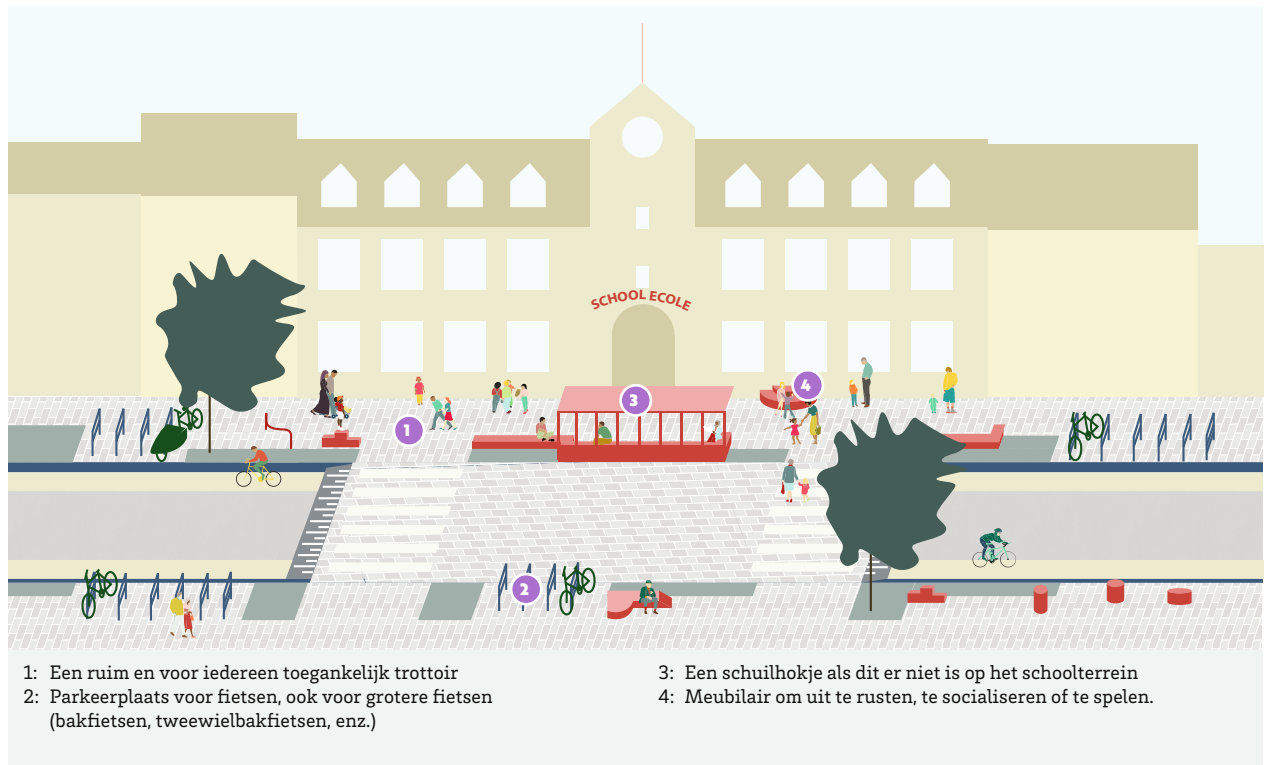
Sommige scholen hebben een overdekte wachtruimte op het schoolterrein, zoals een binnenplaats. Indien dit niet het geval is en de kenmerken van de straat het toelaten, kan een overkapping worden geplaatst in de openbare ruimte tegenover de school. Deze kan in de gevel worden geïntegreerd of op een verbreed trottoir worden geplaatst. De plaats en de vorm ervan zullen afhangen van de stedelijke context waarin de school is gevestigd. Er moet echter steeds rekening worden gehouden met de zichtbaarheid van kinderen op het trottoir. De hoogte van de overkapping moet ten minste 2,20 m bedragen om bescherming te kunnen bieden tegen de regen.



↑ Aanleg openbare ruimte tegenover School 13 » project in het kader van het DWC Biestebroeck in Anderlecht.
© Suède36



↑ Voorbeeld van een overkapping uitgevoerd in het kader van het Wijkcontract Cinema Belle-Vue in Molenbeek.
© Suède36



- 1: Een ruim en voor iedereen toegankelijk trottoir
- 2: Parkeerplaats voor fietsen, ook voor grotere fietsen (bakfietsen, tweewielbakfietsen, enz.)

- 3: Een schuilhokje als dit er niet is op het schoolterrein
- 4: Meubilair om uit te rusten, te socialiseren of te spelen.

DE STRAAT VAN DE SCHOOL OMVORMEN TOT EEN NIEUWE LEEFRUIMTE

Door een hele straat om te vormen tot een nieuwe leefruimte, kan meer ruimte geboden worden dan louter op een voorplein en het bijbehorend verbreed trottoir. De straat kan een nieuwe verblijfplaats voor gebruikers worden en er kunnen activiteiten plaatsvinden. Tegelijkertijd worden nieuwe openbare ruimten gecreëerd die door alle Brusselaars kunnen worden gebruikt. Straten kunnen speelruimten worden, vooral voor scholen die in hun gebouwen geen buitenruimte hebben en voor buurten die geen speelterreinen hebben. Toegang voor de brandweer en voor verhuizingen en leveringen moet echter mogelijk blijven.

Een comfortabel trottoir voor iedereen

Toegang en comfort voor voetgangers krijgen prioriteit bij het ontwerp van een straat van een school. Trottoirs moeten worden ontworpen en gedimensioneerd overeenkomstig hun gebruik. Ze moeten toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor ouders met kinderwagens en mensen met beperkte mobiliteit. Het trottoir moet in goede staat verkeren, vlak en breed zijn en een stroef oppervlak hebben. Straatmeubilair moet oordeelkundig worden geplaatst, zodat het geen obstakel op de weg vormt.

Het trottoir is ten minste 2 meter breed langs een straat met parkeerplaatsen in de lengterichting en ten minste 2,5 meter langs een straat waar niet geparkeerd mag worden.

Creëren van groene en duurzame ontspanningsplaatsen

De straat kan ook worden uitgerust met meubilair voor een pauze of een gesprek. Er kunnen stille en intieme rustplekken worden gecreëerd. Deze ruimtes kunnen ook kleine beplante pleintjes worden die de biodiversiteit en duurzaam regenwaterbeheer bevorderen.

➔ Zie 'Voorzieningen voor een schoolomgeving' bladzijde 42 en 'Een groene en gezonde schoolomgeving' bladzijde 47.

De straat als speelterrein

Als de weg permanent voor auto's wordt afgesloten, kan hij worden uitgerust met speelterreinen, een speeltuin of multifunctioneel meubilair. In dichtbevolkte gebieden zijn er weinig mensen met een tuin of terras. Een veilige en ingerichte straat kan zo een speelterrein worden voor de bewoners en een verlengstuk van de speelplaats van de school.



↑ Speelstraatproject van 'Filter Café Filtré' en 'Pool is Cool' in het kader van de oproep van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om tijdelijke straatbezettingsprojecten aan te moedigen tijdens de zomer van 2021.
© Filter Café Filtré

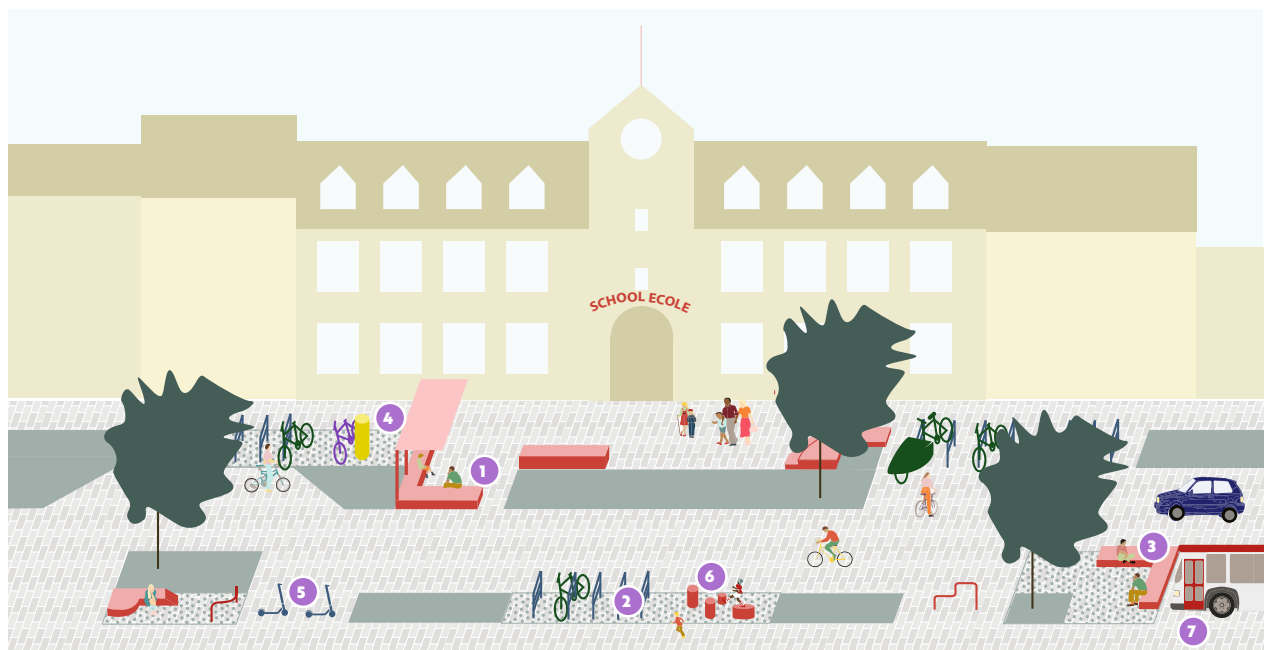
De rijweg kan ook tijdelijk voor auto's worden afgesloten door een 'speelstraat' in te voeren. Dit is geregeld in artikel 2.36 en 22 septies van de wegcode. De buurtbewoners moeten de aanvraag om een speelplaats in te richten indienen bij de gemeente.



↑ Een looppiste werd getekend op de straat in het kader van het project « Herdefiniëring van het Bockstaelplein » van het DWC Bockstael.
Jonathan Ortegat © urban.brussels



↑ Door Suède36 aangelegd polyvalent speelterrein in het kader van het "Speelnetwerk" project van het DWC Bosnië in Sint-Gillis
Séverin Malaud © urban.brussels



- 1: Kleine, intieme ruimtes afgewisseld met grotere speelruimtes
- 2: Fietsstallingen voor heel de straat
- 3: Ruime banken om te socialiseren
- 4: Een ruimte voorbehouden voor een activiteit: hier een fietsherstelpunt
- 5: Ruimte voor steps of scooters
- 6: Speel- of sportmeubilair
- 7: Parkeerplaats voor de schoolbus buiten de onmiddellijke omgeving van de school

EEN SCHOOLBUURT ONTWERPEN

De routes tussen scholen, woonwijken of haltes van het openbaar vervoer maken deel uit van een 'schoolnet voor voetgangers'. Hier kunnen andere bestemmingen aan worden toegevoegd: een park, winkel, sporthal, enz. In elk geval is het dus van belang te kijken naar de inrichting van de hele schoolomgeving. Wanneer een wijk meerdere scholen heeft, is het des te logischer om een ruimer interventiegebied te overwegen. De omvorming van deze perimeter tot een verkeersluwe, groene en comfortabele buurt is een gelegenheid om pilootprojecten op grotere schaal op te zetten. Deze kwalitatieve stedelijke huizenblokken zullen dan ook een invloed hebben op grootstedelijk niveau.

Openbare ruimtes op schaal van de wijk inrichten

Een uitnodigende schoolbuurt biedt ontspanningsplaatsen in de hele buurt. Er moet een verscheidenheid aan straatmeubilair worden geplaatst: banken voor conversatie, meer intieme banken en/of speelelementen. Er moet ook voldoende parkeergelegenheid zijn voor fietsen in het hele gebied. De hele buurt is ontworpen om tegevoel te komen aan bewoners, gebruikers en leerlingen, zowel tijdens als buiten de schooluren.

Kruispunten als ontmoetingsplaatsen: door parkeerplaatsen rond kruispunten te schrappen, kunnen brede ruimtes worden gecreëerd voor voetgangers, komt er meer parkeergelegenheid voor fietsers, meer ruimte voor banken en groen en kunnen zo kleine openbare ruimten in de wijk worden verbeterd.

De fietsparkings verdelen over de buurt: het is belangrijk dat er voldoende fietsparkeergelegenheid is voor de school, maar ook in de hele wijk.

Het aantal parkeerplaatsen verminderen: door het aantal parkeerplaatsen te verminderen, worden nieuwe leefruimtes in de wijk gecreëerd.



Rekening houden met gender bij het ontwerp van openbare ruimten

Het zal belangrijk zijn rekening te houden met het genderspect bij het ontwerpen van openbare ruimten in schoolomgevingen. Zoals verschillende studies hebben aangetoond, verplaatsen meisjes en vrouwen zich anders in de openbare ruimte in steden en beleven zij die anders, vaak om veiligheidsredenen.

Het aanmoedigen van actieve mobiliteit, het verbeteren van de verlichting, het vermijden van blinde hoeken en muren, het aanmoedigen van meervoudig en intensief gebruik om sociaal toezicht te creëren, zijn dus allemaal antwoorden op deze genderkwestie. In participatieve workshops zullen deze kwesties worden belicht en zullen antwoorden worden geformuleerd.

Voor meer informatie:

Het kenniscentrum 'Kind en samenleving' publiceert in dit document tips en 10 ontwerpprincipes om speelruimtes toegankelijk te maken voor meisjes: <https://k-s.be/medialibrary/purl/nl/3046745/Meisjes%20en%20de%20publieke%20ruimte.pdf>



Gebruiksconflicten: Meubilair kan niet zomaar overal in de openbare ruimte geplaatst worden. Elke interventie heeft gevolgen. Het succes of de mislukking van een openbare ruimte hangt sterk af van het vooruitdenken over het gebruik en de gevolgen die een interventie voor de buurt zal hebben. Zo zorgt een bankje soms voor samenscholingen en overlast als het te dicht bij een woning wordt geplaatst. Het voorplein van de school zal activiteit genereren en moet functioneren in harmonie met de locatie, die vaak een woonwijk is. Tijdens participatieve evenementen kan u alle vormen van samenleving zonder naïviteit onderzoeken en mogelijke gebruiksconflicten opsporen om ze te vermijden.

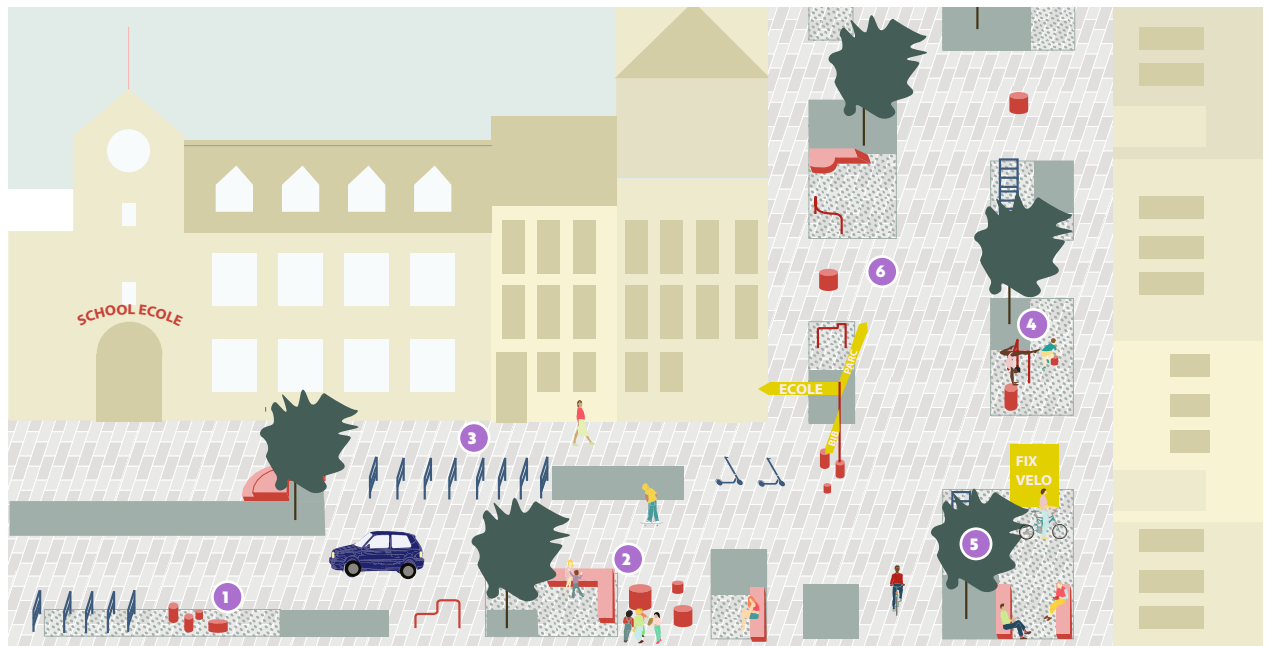
→ Zie 'Deelnamefiche stap 2' bladzijde 73.



↑ Moutstraat, Brussel.
© Perspective / Marc Detiffe



↑ Spielstraat in Amsterdam.
© Perspective



- 1: Multifunctioneel meubilair
- 2: Afwisseling tussen ontspanningsplaatsen en speelruimtes
- 3: Fietsstallingen verdeeld over de buurt
- 4: Speeltuinen en sportterreinen
- 5: Vegetatie en regenwaterbeheer
- 6: De straat als leefruimte

DE VOORZIENINGEN VAN EEN SCHOOLOMGEVING

Stevig en flexibel meubilair plaatsen

Het meubilair bij schoolingangen wordt intensief en veelvuldig gebruikt. Daarom moet bij het ontwerp rekening worden gehouden met de duurzaamheid en de flexibiliteit ervan.

Qua gebruik heeft het meubilair meerdere functies: het stimuleert sociale contacten, dient als ruimteverdeler, maakt rust mogelijk en geeft de schoolomgeving een speels karakter.

Vijf functies die schoolmeubilair moet kunnen vervullen:

Sociale functie: Kinderen moeten op het stadsmeubilair kunnen zitten of liggen. Het moet plaats kunnen bieden aan meerdere mensen: grote platformen, tegenover elkaar geplaatste banken, treden enz. Dit meubilair stimuleert ook de gezelligheid en de ontmoetingen in de buurt, buiten de piekuren van de school.

Functie als leefruimte: Er moet meubilair komen om ouders en kinderen voor de ingang van de school onderdak en beschutting te bieden. Grote banken kunnen verschillende groepen samenbrengen en zo gezelligheid creëren. Deze elementen moeten zo worden geplaatst dat het zicht op de uitgang mogelijk is, zonder de doorgang te blokkeren.

Ludieke functie: Door de schoolomgeving speels te maken, wordt de aanwezigheid van de school in het stedelijk landschap versterkt. Het domein van de kinderen wordt uitgebreid naar de straat, waar ze zich thuis zullen voelen. Speelse elementen worden signalen in de openbare ruimte en versterken de schoolidentiteit van de straat voor voorbijgangers.

Dit kan worden gedaan door een speelse route of een speels netwerk op te zetten. Het is niet de bedoeling om speeltuinen op het trottoir te plaatsen, maar eerder multifunctionele elementen die kunnen worden gebruikt om te spelen: een kleine helling om te glijden, stapstenen enz. Eenvoudige geometrische volumes zetten kinderen automatisch aan tot spelen. Het ontwerp hoeft niet letterlijk te zijn, er moeten geen kastelen of piratenschepen geplaatst worden. Deze gids beveelt het gebruik aan van abstracte vormen, waarop het kind zijn of haar fantasie kan projecteren. Het gaat erom creativiteit op te wekken, in plaats van voorgekauwde spellen aan te bieden.



↑ Speeltoestellen ontworpen door de Brusselse kunstenaars Sarah en Charles in Kuregem, Anderlecht.
© Sarah&Charles

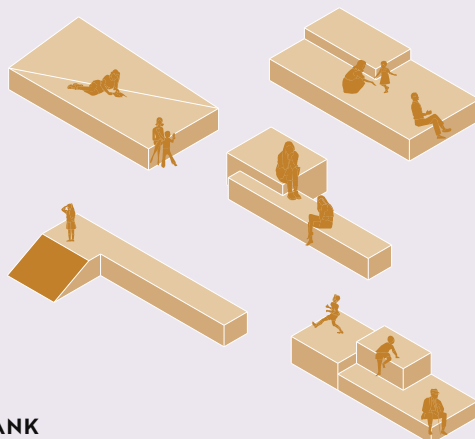
Veiligheidsfunctie: De veiligheid van de schoolomgeving is van primordiaal belang. Vaak is een duidelijke ruimtelijke scheiding tussen de weg en het trottoir gewenst. Barrières en paaltjes kunnen worden gebruikt om het voorplein van een school af te schermen van de weg en om wildparkeren te voorkomen. Maar ook multifunctionele objecten kunnen dienst doen als barrière: een trede om een trottoir te beschermen, plantenbakken om een afscheiding te creëren enz.

Visuele functie: Het meubilair in de schoolomgeving moet beschikken over een specifieke esthetiek, gecombineerd met een herkenbaar kleurenpalet. Er kan een oneindige verscheidenheid aan combinaties van vormen en materialen worden gebruikt, naargelang de specifieke behoeften, maar de identiteit van het schoolmeubilair moet streven naar een uniek en herkenbaar formaat.

➔ Zie 'Een herkenbare schoolomgeving' bladzijde 57.

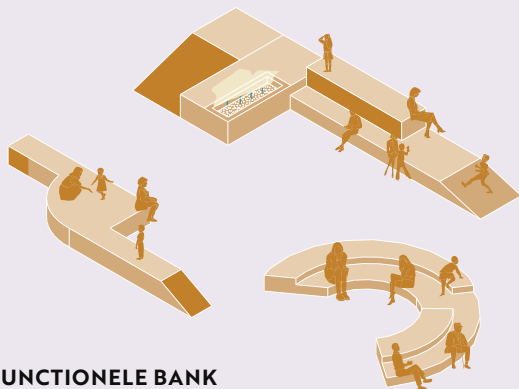
Enkele voorbeelden

De te plaatsen elementen kunnen in catalogi worden gevonden, maar kunnen ook door projectontwerpers worden ontworpen en in Brussel worden vervaardigd, wat de plaatselijke economie stimuleert. Ze kunnen op vele manieren ontworpen worden. Het hieronder beschreven meubilair toont slechts een klein deel van de mogelijkheden.



TRIBUNEBANK

Tribunes in de openbare ruimte zijn erg populair bij jongeren. Er kunnen meerdere mensen op één element zitten. Een ideale voorziening voor wachtende ouders of voor jongeren die elkaar willen ontmoeten. De banken kunnen bijvoorbeeld worden voorzien van een houten afwerking op een stalen frame. Een ronde tribune is ideaal om de gezelligheid te bevorderen. Dankzij haar geometrie is er een centraal podium terwijl de tribune plaats biedt aan meerdere groepen.



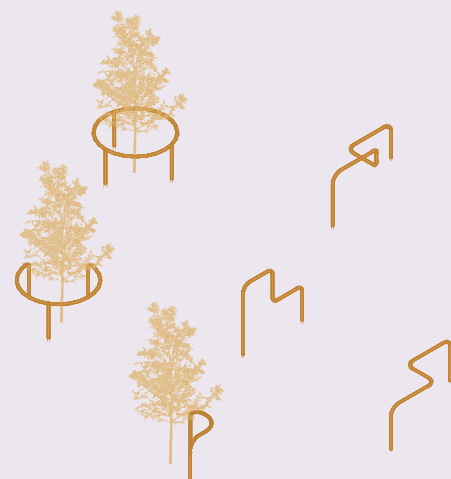
MULTIFUNCTIONELE BANK

Een element kan verschillende functies combineren. Deze zitplaatsen bieden plaats aan meerdere groepen, een helling dient als glijbaan, een geïntegreerde plantenbak zorgt voor groen en de massa beschermt het trottoir tegen auto's.



ELEMENTEN VAN GEKLEURD BETON

Deze kleine voorwerpen dienen als miniatuur speelmeubilair. Gekleurd beton geeft stevige elementen. Ze voorkomen ook wildparkeren en beschermen actieve gebruikers op het trottoir. Deze volumes kunnen een speels parcours vormen in de straat van de school. Het is geen vastomlijnd spel, het blijft open voor interpretatie en spontaan spel.



SPEELBALKEN ROND DE BOMEN

Dit design smeedijzerwerk beschermt bomen en kan tegelijkertijd ook gebruikt worden om te spelen. Je kunt er aan hangen, schommelen of ertegen leunen. Als ze fel gekleurd zijn, zullen deze elementen zichtbaar en herkenbaar zijn in de schoolomgeving.

Fietsenstallingen integreren

Om actieve vervoerswijzen te stimuleren, is het belangrijk dat elke school over een ruime en comfortabele fietsenstalling beschikt. Op het voorplein van de school moet een geschikte plaats worden gevonden voor minimaal 10 fietsparkeerplaatsen (dit aantal neemt toe naargelang het aantal leerlingen in de school). Het verdient de voorkeur ze niet recht voor de ingang te plaatsen, maar wel op minder dan 50 meter afstand ervan. Het voorplein van de school moet ook geschikt zijn voor ouders die hun kinderen met een bakfiets afzetten en moet vanaf het fietspad gemakkelijk toegankelijk zijn, zonder boordstenen. Waar mogelijk kunnen deze parkeerplaatsen overdekt worden met een overkapping.

Om ze goed aan te leggen, moet geprobeerd worden een minimale oppervlakte te gebruiken en toch gebruikscomfort te bieden. De lengte van een standaardfiets is 1,80 m tot 2 m. De breedte van het stuur varieert van 50 tot 65 cm. Om plaats te bieden aan het groeiende gamma elektrische fietsen en bakfietsen, moet de fietsenstalling ook voorzien in specifieke ruimtes daarvoor. De voor een buitenmaatse fiets gebruikte afmetingen zijn 2,50 m lang en 80 cm breed. Om diefstal te voorkomen, wordt het gebruik van beugels met rechthoekig profiel aanbevolen.

Ten slotte zijn fietsparkeervoorzieningen idealiter gelegen op kruispunten van straten. Hierdoor blijft de oversteekplaats voor voetgangers goed zichtbaar en is het niet langer mogelijk zich er te parkeren.



Fietsstallingen

Fietsenrekken kunnen snel en gemakkelijk in een parkeervak worden geplaatst. Zij vormen een barrière tussen het trottoir en de straat. Het gebruik van een parkeerplaats voor een auto om zes fietsen te stallen is een sterk en demonstratief signaal. Een eenvoudige manier om het motorverkeer in de schoolomgeving te verminderen en voorrang te geven aan actieve weggebruikers.



Gelet op het toenemend gebruik van steps wordt ook aanbevolen om waar nodig drop-off zones voor steps in te voeren. Op die manier wordt voorkomen dat zij op voetpaden terechtkomen, waardoor de factosamenlevingsproblemen ontstaan.

Voor meer informatie:

Vademecum fietsparkeervoorzieningen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7_-fietsvoorzieningen-web.pdf

Afval beheren

Voldoende en duidelijk zichtbare gedifferentieerde afvalbakken plaatsen (afhankelijk van het aantal leerlingen op de school). Bij de plaatsing van de afvalbakken moet rekening worden gehouden met de bewegingen van de leerlingen en hun verschillende activiteiten rond de school.

Werken met opkomend talent

Een project voor de ontwikkeling van de openbare ruimte is ook een gelegenheid om een of meer percelen voor inschakelingsbedrijven op te nemen. Het is ook mogelijk om meubelonderdelen ter plaatse te laten vervaardigen via vzw's of voorzieningen voor socioprofessionele inschakeling. Bij het definiëren van het project is het belangrijk de vraag te stellen: hoe kunnen we kunstenaars, jeugdcentra, beroepsscholen, plaatselijke handelszaken, kleine bedrijven, de meest achtergestelde inwoners erbij betrekken?

Checklist

Voorplein

- Is er genoeg ruimte voor de schoolpoort?
- Biedt de ruimte comfort aan wachtende ouders?
- Biedt de ruimte comfort aan de leerlingen die ze gebruiken?
- Is er specifiek meubilair dat voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden: stoppen, rusten, praten, wachten, rondlopen, spelen?
- Is er een overdekte wachtruimte in de buurt van de school die toegankelijk is voor ouders?
- Is het gebruikte meubilair stevig?

Toegankelijkheid

- Is de openbare ruimte volledig toegankelijk voor mensen met beperkte mobiliteit, kinderwagens enz.?
- Zijn er voldoende comfortabele fietsenstallingen voor ouders en andere bezoekers? Bevinden deze zich op geschikte en toegankelijke plaatsen? Is er genoeg ruimte voor twee- of driewielbakfietsen?
- Zijn er voorzieningen voor nieuwe vervoerswijzen, zoals elektrische scooters of steps?
- Wordt er bij de inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden met genderkwesties?

Sociaal leven

- Wordt het speels karakter van de straat benut?
- Heeft het straatmeubilair meerdere sociale functies?
- Biedt de schoolomgeving ruimte voor een buurtfeest, rommelmarkt enz.?
- Wordt het in de straat aanwezige meubilair goed onderhouden?
- Afval en vuilnis: zijn er plaatsen om afval te sorteren?



DERTIEN
GEMEENTELIJKE ARTSCHOOL

SCHOOL
ZONDER
RACISME



EEN GROENE EN GEZONDE SCHOOL- OMGEVING

AANBEVELINGEN 03

Een ecologisch voorbeeldige inrichting is een drijvende kracht in de transitie naar een duurzame stad. Gerichte ingrepen in de openbare ruimte rond scholen kunnen, naast inrichtingen die actieve en duurzame verplaatsingsmodi bevorderen, kunnen grondoppervlakte vrijmaken, groene zones creëren en zorgen voor biodiversiteit.

De voordelen voor de gebruikers zijn veelvoudig en gaan verder dan het comfort en de esthetische voordelen die een groene openbare ruimte kan opleveren.

Functionele ecosystemediensten leveren reële tastbare en ontastbare voordelen op, zoals zelfzuivering van het water, bodemstabilisatie of bestuiving van planten. Bovendien kan het gebruik van plaatselijke materialen of een recyclingindustrie de plaatselijke werkgelegenheid bevorderen. De opname van water in de bodem beperkt ook het risico op overstromingen. Hierdoor worden de kosten voor de aanleg van de riolering beperkt en wordt de aanleg van dure stormbekkens vermeden.

Ten slotte heeft de aanwezigheid van groen een rustgevend effect, verbetert het de luchtkwaliteit en de gezondheid van de gebruikers in het algemeen.

← "Aanleg openbare ruimte tegenover School 13 Wayezstraat" project in het kader van het DWC Biestebroeck in Anderlecht. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de vergroening van het terrein en het gezellige karakter ervan. Project verwezenlijkt door Suède36. © Suède36

MEER NATUUR MET INHEEMSE VEGETATIE

Een groene schoolomgeving verhoogt het comfort van de gebruikers. Bovendien zal de biodiversiteit een meerwaarde betekenen voor het ecosysteem van de stad. Het is belangrijk inheemse, winterharde en onderhoudsarme bomen en planten te kiezen die aan het bodemtype zijn aangepast.

Biodiversiteit stimuleren

Er zijn twee belangrijke factoren om een resistente beplanting te krijgen en de biodiversiteit te vergroten. Enerzijds moeten de gekozen soorten gevarieerd en inheems zijn en aangepast zijn aan het bodemtype. Anderzijds moet het aangeplante groen op een natuurlijke manier worden onderhouden. De voorkeur gaat dus uit naar vegetatie die zo weinig mogelijk onderhoud vergt. Het is de bedoeling een zelfregulerend ecosysteem van inheemse bloemen – waarvan sommige honinggevend zijn – en planten te creëren. Daarna is het belangrijk te voorzien in een meerlagige beplanting. Net als in een bos vereist een gezond ecosysteem dichtheid en verscheidenheid. Bodembedekkers worden gecombineerd met vaste planten, heesters en laagstambomen.

Aanplanting en onderhoud

Het is belangrijk om goede omstandigheden te creëren zodat de beplanting zich goed kan ontwikkelen. Dit houdt in dat de wortels voldoende ruimte moeten krijgen en dat de bomen op voldoende afstand van elkaar moeten staan. Geen voorzieningen boven de wortels plannen. De kwaliteit en het type van de bodem goed bestuderen en de juiste beplanting kiezen. In een met de beheerders overeengekomen beheersplan moet ook worden voorzien in goede irrigatie tijdens het droge seizoen. Winterharde, stevige en onderhoudsarme planten genieten de voorkeur in openbare ruimten.

Voor meer informatie:

'Samen voor groene straten' is een gids voor goede praktijken van de gemeente Sint-Gillis: https://stgilles.brussels/wp-content/uploads/2020/04/BROCHURE-ENTIERE_2020.pdf



Geveltuinen

Deze kleine voorzieningen zijn gemakkelijk aan te leggen en geven de straat snel een groen karakter. Gewoon een paar stoeptegels verwijderen, de grond uitgraven, potgrond toevoegen en planten. Om permanente voortuinen aan te leggen, is het best een kleine boordsteen te plaatsen die het geheel afscheidt van de bestrating. Er moet rekening worden gehouden met de breedte van het trottoir. Het is de bedoeling dat tussen de beplanting en de boordsteen 2 meter vrije ruimte overblijft. De beplanting kan participatief gebeuren door plaatselijke bewoners en leerlingen. Het soort vegetatie dat wordt aangeplant kan variëren van klimplanten tot heesters, bloemen, bollen, kruiden of zelfs groenten en fruit. De vegetatie moet worden gekozen in functie van de ligging van de gevel en de bezonning. In ieder geval moet ervoor worden gezorgd dat de toegankelijkheid en de veiligheid van personen met beperkte mobiliteit altijd gewaarborgd blijven.



↑ Geveltuin, Sint-Gillis.

© Jean-François Gheysen – gemeente Sint-Gillis

DE LUCHTKWALITEIT VERBETEREN EN EEN AANGENAAM KLIMAAT BEVORDEREN

De luchtkwaliteit rond scholen is voor veel burgers een punt van zorg. Eerst en vooral moet de vervuiling tegengegaan worden door het motorverkeer rond de school te beperken, maar er moet ook meer groen geïntegreerd worden. De aanleg van een openbare ruimte met gezonde lucht kan dan een voorbeeld worden voor de buurt.

Bomen voor gezonde lucht en een aangenaam klimaat

Het aanplanten van bomen en planten helpt de luchtkwaliteit te verbeteren. Wanneer zwevende deeltjes in de lucht in contact komen met bladeren en takken, blijven zij daaraan vastzitten. Als het regent, vallen ze op de grond zonder in ons ademhalingsstelsel terecht te komen. De stofafzetting is 2 tot 16 keer hoger op een boom dan op lage vegetatie, voornamelijk als gevolg van het totale bladoppervlak⁹.

Bovendien kan de temperatuur in de openbare ruimte aanzienlijk worden verlaagd door bomen met hoge kruinen te planten in straten die aan zonlicht zijn blootgesteld. In de buurt van de school kunnen bomen zorgen voor schaduwrijke wachtruimtes. Dit creëert verfrissende ontmoetingsplaatsen en verbetert het comfort van de straat. Bladverliezende bomen genieten de voorkeur. Deze geven schaduw in de zomer, maar laten de zon door in de winter.



↑ Hertogin van Brabantplaats, Sint-Jans-Molenbeek
© Marc Detiffe 2014

Uw eigen luchtkwaliteit meten

Er kan een luchtkwaliteitsmeter geplaatst worden in de schoolomgeving. Door het niveau van de luchtkwaliteit openbaar te maken, wordt het belang ervan benadrukt en wordt het verantwoordelijkheidsgevoel van de gebruiker gestimuleerd.



De website 'InfluencAir' legt uit hoe u zelf een meter kunt maken met betaalbare middelen. Dit is nog maar eens didactische manier om milieuwaarden in de school te integreren. <https://influencair.be/>

Voor meer informatie:

Voor meer informatie over de luchtkwaliteit in Brussel: <https://leefmilieu.brussels/het-leefmilieu-een-stand-van-zaken/volledige-versie/lucht>

Op initiatief van Leefmilieu Brussel worden projecten inzake 'luchtkwaliteit' opgezet in scholen: <https://leefmilieu.brussels/themas/binnenlucht/op-school/projecten-inzake-luchtkwaliteit-scholen>

9 <https://www.bosplus.be/nl/bosfuncties/bosfuncties>

AFVLOEIINGSWATER INFILTREREN

Een goed beheer van het regenwater in de openbare ruimte houdt in dat zoveel mogelijk afvloeingswater in de bodem wordt geïnfiltreerd voordat het de riole-ring bereikt. In geval van een onweer houden buffer-ruimten het overtollige water tegen, zodat het trager in de afvoersystemen terecht komt. Er bestaan verschillende systemen: wadi's, grachten, bekkens, waterpleinen enz. Ook beplanting vermindert de hoeveelheid water die de grond bereikt: de bladeren absorberen en houden een deel van de regendruppels vast.

Water naar infiltratiegebieden leiden

Beplante zones hebben de capaciteit om afvloeingswater te absorberen. De bodem moet daarom zo worden ontworpen dat de hellingen het afvloeiend water naar de beplante bedden en de voet van de bomen leiden. Als deze oppervlakken afgebakend zijn met door boordstenen, moeten deze de afvloeiing mogelijk maken. Momenteel wordt de vegetatie in de meeste gevallen van het oppervlak van het trottoir gescheiden door een boordsteen en wordt het water rechtstreeks naar de goot en de rioolkolken geleid.

Doorlaatbaarheid van de bodem

Door gebruik te maken van doorlaatbare oppervlakken, beplante zones of straatstenen met open voegen wordt het infiltratieoppervlak van de bodem vergroot. Deze verschillende soorten bekledingen maken deel uit van de compositie: intieme ruimten, overgangsruiden, wachtruimten of speelruimten kunnen visueel van elkaar worden onderscheiden. De ruimte die vrijkomt door het innemen van parkeerplaatsen kan weer waterdoorlatend worden gemaakt. Niet het hele gebied hoeft te worden beplant, maar er kunnen halfdoorlaatbare overgangszones worden ingericht. Door bijvoorbeeld de open voegen van de vloerelementen te verbreden, wordt de doorlaatbaarheid vergroot zonder dat de toegankelijkheid van de ruimte verloren gaat.

Wadi's

Dit zijn dieper uitgegraven beplante zones. Ze worden opgevuld met specifieke vegetatie die een grotere capaciteit heeft om water vast te houden. Zij zijn uitgerust met een 'overloop' die het overtollige water in geval van een uitzonderlijk onweer afvoert. Voor de installatie is een minimumdiepte van 80 cm vereist. Het substraat bestaat uit een 40 cm dikke laag draineergrind, een antilekdoek en een 40 cm dik absorberend grondmengsel van zand, compost en aarde. De wadi wordt beplant met specifieke vegetatie, waarvan de wortels onder water kunnen blijven zonder te rotten. Ook sommige soorten heesters kunnen in een wadi worden geplant.



↑ Een wadi scheidt de rijweg van het trottoir en vangt het afvloeingswater op in de Esseghestraat in Jette.
© Suède36

Voor meer informatie:

Op de website van Leefmilieu Brussel vindt u meer gedetailleerde informatie over de soorten wadi's en de aanleg ervan: <https://leefmilieu.brussels/themas/water>

De watercyclus visualiseren

De afvoer van afvloeingswater en van het water afkomstig van de daken van gebouwen kan worden gebruikt voor educatieve doeleinden. De weg die de regen aflegt, wordt zichtbaar en wordt een didactisch instrument om het belang van waterbeheer in onze steden uit te leggen. Kransen aansluiten op regenwater, en dit duidelijk aangeven, is een andere manier om de gebruikers bewust te maken. Deze apparaten kunnen ludiek zijn en de schoolomgeving verfraaien. Zo kan bijvoorbeeld in de straat van de school een wasplaats voor fietsen worden ingericht.



↑ Zelfgebouwde regenton gemaakt door Commonslab
vzw. Commonslab & Klimplant

Regenton

Een regenton kan rechtstreeks op de regenpijp worden aangesloten. Als er een nieuwe overkapping wordt geplaatst, kan deze worden uitgerust met een regenton, die leerlingen en gebruikers toelaat te zien hoe ze wordt gevuld. Deze voorzieningen fungeren als een buffer voordat het water de grond of het riool bereikt. Het water kan voor verschillende doeleinden worden hergebruikt: schoonmaken van fietsen, onderhoud van plantenbakken, wassen van het trottoir enz.

DUURZAME MATERIALEN KIEZEN

De keuze van de materialen is niet onbelangrijk. De impact van hun productie op het milieu, het vervoer, het beheer en het gebruik ervan hebben allemaal een invloed op ons milieu. Een didactisch project met een voorbeeldfunctie moet deze parameters in zijn denken betrekken.

Hergebruik

Om ervoor te zorgen dat het project een beperkt effect op het milieu heeft, is het mogelijk recuperatiemateriaal te gebruiken. Zo kunnen klinkers van geschrapte parkeerplaatsen worden hergebruikt om een halfdoorlaatbare bestrating op het nieuwe voorplein aan te leggen, waarbij er wel gelet op moet worden dat een voetpad van goede kwaliteit gewaarborgd blijft. Onder de asfaltlagen zijn vaak klinkers in natuursteen te vinden, die zeer gewild zijn voor hergebruik.

Merk op dat de gemeenten beschikken over een voorraad recuperatiemateriaal dat gratis voor hun projecten kan worden gebruikt. Er zijn ook verschillende interessante initiatieven in België die recyclagemateriaal promoten. Bedrijven hebben zich gespecialiseerd in de verkoop van gebruikte bouwmaterialen. Architecten maken bouwmaterialen van plaatselijk gewonnen grond, zonder toevoeging van chemicaliën. Samenwerking met dergelijke partners bij het ontwerpen van schoolomgevingen verhoogt de duurzaamheid van het project en maakt het tot een voorbeeld.

Voor meer informatie:

Catalogus van het aanbod inzake circulaire economie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: <https://www.circlemade.brussels/nl/de-catalogus-van-het-aanbod-in-zake-circulaire-economie/>

Bestendige en lokale materialen

Een duurzaam ontwerp hangt ook af van de slijtvastheid van de materialen en het ontwerp van massieve elementen. Elementen die in de openbare ruimte worden gebruikt, moeten bestand zijn tegen intensief gebruik en een aangepaste configuratie hebben. Het is belangrijk voorwerpen te kiezen die vandalismebestendig zijn en gemakkelijk te onderhouden en te repareren zijn. Het is raadzaam een voorraad vervangingsmateriaal aan te houden voor de meest gevoelige en moeilijk te vinden elementen, zoals hout. Overheidsinstanties kunnen ook onderhoudscontracten en interventiemogelijkheden voor eventuele reparaties opnemen.

Daarnaast moet een duurzaam project de voorkeur geven aan plaatselijke materialen en materialen waarvan de productie weinig energie kost. Het is mogelijk na te gaan welke CO₂-uitstoot werd geproduceerd om de beschikbare materialen te produceren alvorens ze te bestellen. Bovendien moet in een voorbeeldproject het energieverbruik tijdens de bouw worden verminderd, met name door het vervoer tot een minimum te beperken.

! FSC-hout

FSC (Forest Stewardship Council) is een label dat garandeert dat bij de productie van een op hout gebaseerd product de specificaties van duurzaam bosbeheer zijn gevolgd. Plaatselijke of Europese houtsoorten verdienen de voorkeur.

Sonian Wood Cooperative



Deze coöperatie werkt samen met boseigenaars, zagerijen, timmerlieden en andere partners om het hout uit het Zoniënwoud zo lokaal mogelijk te houden. <https://sonianwood-coop.be/store/>

EEN DIDACTISCHE AANPAK INTEGREREN

Sommige scholen leggen minigroentetuintjes aan op het trottoir voor de school. Aromatische planten kunnen er bijvoorbeeld hun plaats vinden. Dit is een goede manier om de omgeving van de school bij het pedagogisch project te betrekken, de school buiten haar muren zichtbaar te maken en biodiversiteit in de buurt te brengen.

Bovendien kan de schoolomgeving een pedagogische ruimte worden die mensen bewust maakt van ecologie en biodiversiteit. Het gaat er dus om de maatregelen die worden genomen zichtbaar te maken. Dit kan op een ludieke manier gebeuren, met schoolquizzes om planten en de voordelen ervan te herkennen. Informatieborden kunnen de verschillende aspecten van het gecreëerde ecosysteem toelichten. De leerlingen zullen een rol kunnen spelen bij het onderhoud van de vegetatie en leren over het belang van grondwater.



↑ Een 'Bûmparcks' in de gemeente Schaarbeek © Bûmplanters



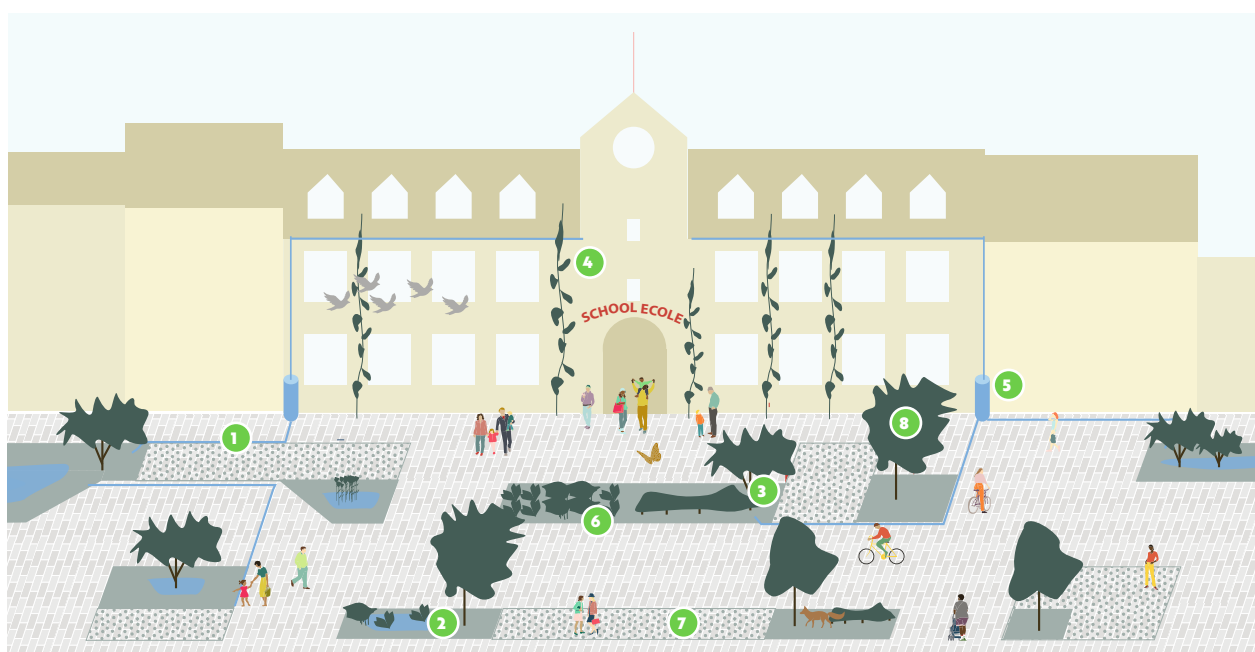
De vergroening van de schoolomgeving is ook een gelegenheid om een band te creëren tussen de school en de buurt. Door samen met de leerlingen plantenbakken te bouwen, te beplanten en te onderhouden, zullen de bewoners verrijkt worden door dit leerproces. Elke klas kan verantwoordelijk worden gehouden voor haar eigen aanplantingen. Externe partners of burens kunnen ook het initiatief nemen om dergelijke voorzieningen aan te leggen.

Bûmplanters vzw wil iedereen die geïnteresseerd is in het duurzaam beheer van ecosystemen en ecosysteemdiensten in België informeren, sensibiliseren en activeren. De vereniging plant bomen en struiken in de schoolomgeving, in samenwerking met leerlingen en leerkrachten.





↑ "Aanleg openbare ruimte tegenover School 13 Wayezstraat" project in het kader van het DWC Biestebroek in Anderlecht. © Suède36



- 1: Zicht op het traject van het water in de straat: goten als structurerende elementen
- 2: Recuperatie van regenwater en aanleg van wadi's
- 3: Gevarieerde vegetatie: verschillende hoogten en variëteiten
- 4: Klimplanten

- 5: Regentonnen
- 6: Kleine groene zones die door de school worden onderhouden
- 7: Doorlaatbare en halfdoorlaatbare bodems
- 8: Bomen om de lucht te zuiveren

Checklist

Vegetatie

- Staan er bomen in de schoolomgeving? Zijn de aanplanting en hun omgeving zodanig dat boomkronen en wortels zich kunnen ontwikkelen?
- De biodiversiteit van het gebied inschatten: Zijn er genoeg bloemen, kunnen de vogels er een nest bouwen? Zijn er insecten te zien?
- Is de vegetatie inheems? Is de vegetatie aangepast aan het bodemtype en het klimaat?
- Bestaat de vegetatie uit verschillende lagen van beplanting?
- Zijn de voeten van de bomen ook beplant?
- Wordt het groen gebruikt om schaduw te geven: beschaduwing van muren, ramen, vergaderzalen en wachtzalen enz.?
- Heeft de vegetatie veel onderhoud nodig of is het een zelfregulerend ecosysteem?

Lucht en geluid

- Is de luchtkwaliteit in de schoolomgeving goed?¹⁰
- Is de schoolomgeving rustig? Wat is de bron van eventuele geluidsoverlast?

Water

- Is er een georganiseerd regenwaterbeheer?
- Wordt het regenwater dat op de daken valt opgevangen of hergebruikt?
- Wordt het regenwater dat op het trottoir valt rechtstreeks naar de riolering afgevoerd of wordt het opgevangen in infiltratiezones?
- Zijn er onverharde, niet-geasfalteerde, doorlaatbare gebieden?

Materialen

- Zijn er duurzame en ethische materialen gekozen voor de inrichting van de omgeving en het straatmeubilair?
- Als er hout is gebruikt, is dat dan inheems hout en heeft het een FSC-label?

Didactische functie

- Wordt de didactische functie van de vegetatie rond de school benut?
- Heeft de school een eigen groentetuin?
- Heeft de school een compostbak?

¹⁰ Zie bijvoorbeeld de kaarten met de lucht- en geluidskwaliteit in Brussel. Bron: <https://aqicn.org/map/brussels/nl/>



EEN HERKENBARE SCHOOL- OMGEVING

AANBEVELINGEN 04

Een herkenbare ruimtelijke identiteit komt de visuele kwaliteit van een schoolomgeving ten goede, maar zorgt ook voor samenhang tussen de verschillende schoolomgevingen in het Gewest.

Een herkenbare inrichting moet de gebruikers van de openbare ruimte onmiddellijk doen beseffen dat zij zich in een schoolomgeving bevinden. Daartoe moeten in de verschillende schoolomgevingen in Brussel gelijkaardige kenmerken teruggevonden worden. Dit vereist een eenheid van uitdrukking, een 'stijl' die van veraf herkenbaar is. Deze vorm van standaardisering is terug te vinden in de compositie, de kleur, het materiaal of de textuur, maar ook in de ruimtelijke en functionele aspecten van de schoolomgevingen.

Om een herkenbare visuele kwaliteit te definiëren in de Brusselse schoolomgevingen, stelt deze gids voor om een palet van kleuren en vormen toe te passen. Het gebruik van dezelfde kleurencombinaties en hetzelfde meubilair zal een herkenbaar karakter geven aan de schoolomgevingen.

De samenhang van de inrichtingen en de standaardisering van de uitdrukking mogen echter de uitdrukking van een specifieke plaatselijke identiteit niet verhinderen. Elke school moet zijn eigen persoonlijke tintje kunnen geven. Een school met een welomschreven pedagogische visie, die veel aandacht besteedt aan expressie, zou bijvoorbeeld de mogelijkheid moeten hebben om dit te laten zien in de openbare ruimte die aan haar gebouw grenst. Andere instellingen hebben een andere, bescheidener aanpak en zullen de nadruk leggen op discretie. Het doel is een gemeenschappelijke en herkenbare taal te creëren, waaraan ook persoonlijke accenten kunnen worden toegevoegd.

DE VOORKEUR GEVEN AAN EEN HERKENBARE KLEURCODE

Om de zichtbaarheid van de school te verbeteren, wordt in deze gids voorgesteld om voor de verschillende elementen van de schoolomgeving een palet van twee kleuren te gebruiken: rood en wit.

De keuze van de kleuren is gebaseerd op wat reeds bestaat in het Brusselse straatbeeld en in de beeldtaal van het verkeer. Rood en wit waarschuwen instinctief voor gevaar en doen auto's vertragen als ze naderen. Deze kleuren zullen worden gebruikt voor de kleur van omheiningen, stalen elementen, fietsrekken, meubels en andere inrichtingselementen. Ze kunnen ook op de gevel of het trottoir verschijnen, of het fietspad markeren.

Elke school kan echter nog een paar kleuren toevoegen om een specifieke uitdrukking voor haar schoolomgeving te creëren.

⚠ Indien u echter oversteekplaatsen voor voetgangers wilt schilderen, moet u ervoor zorgen dat de markeringen (witte strepen) wettelijk zijn, anders heeft de oversteekplaats geen regelgevende waarde en heeft de voetganger geen enkele juridische bescherming.



↑ In de Boomkensstraat in Hasselt, waar basisschool De Boomgaard is gevestigd, geeft de kleur van de straat aan dat men zich in een schoolomgeving bevindt. © Suède36



↑ De kunstwerken van Daniël Buren zijn goede voorbeelden van kleurrijke elementen die een stempel drukken op het landschap van de buurt waarin ze geïntegreerd zijn. © Une Munster



🏆 De ambitie benadrukken

Een snelle en doeltreffende manier om de school op straat zichtbaar te maken, is haar letterlijk in de etalage te zetten. De bedoelingen kunnen duidelijk worden gemaakt met verf, bijvoorbeeld door het toekomstige interventiegebied in het rood te schilderen.

← Lagere school Catteau, Dageraadstraat, Brussel-Stad © CityTools 2021

TERUGKERENDE ELEMENTEN INTEGREREN

Speels meubilair

Door de openbare ruimte een speels karakter te geven, wordt de aanwezigheid van de school in de straat versterkt. De veilige ruimte binnen de schoolmuren wordt naar buiten uitgebreid, waardoor de kinderen zich er meer op hun gemak voelen. Speelse voorwerpen met een duidelijke beeldtaal kunnen de totems van de Brusselse schoolbuurt worden. Zij kunnen een speelparcours of een speelnetwerk in de buurt vormen.

Er zouden in de schoolomgeving twee soorten meubilair aangetroffen kunnen worden: kleine roodgeverfde betonblokken, en stalen baren die als speeltoestellen worden gebruikt (zie 'Uitrusting' bladzijde 42).



↑ In het kader van het "Speelnetwerk" project van het DWC Bosnië in Sint-Gillis, werd de hele Émile Féronstraat op hetzelfde niveau heraangelegd en er werden rode speelelementen geplaatst.
Séverin Malaud © urban.brussels

De aanwezigheid van deze elementen zal de schoolomgeving een speels en herkenbaar karakter geven. Zij hebben geen welomschreven gebruik, maar zijn voor interpretatie vatbaar. Ze kunnen verschillende vormen aannemen, maar zijn altijd gemaakt van hetzelfde materiaal en hebben steeds dezelfde kleuren. Ze creëren een specifieke vormtaal en bieden tegelijk een veelheid aan mogelijke combinaties en gebruiksmogelijkheden. Het idee is om de creativiteit te stimuleren in plaats van jongeren een geprefabriceerd spel aan te bieden.



↑ Stadsmeubilair in Londen, VK.
© WMB studio

Materialen

De school kan ook worden aangeduid door een specifieke wegbekleding. Kleinschalige bestrating kan bijvoorbeeld het ontmoetingsgericht karakter van de plaats benadrukken. In combinatie met duidelijke boordstenen en verkeersdrempels wordt de schoolingang op subtiel wijze aangegeven in een schoolomgeving.

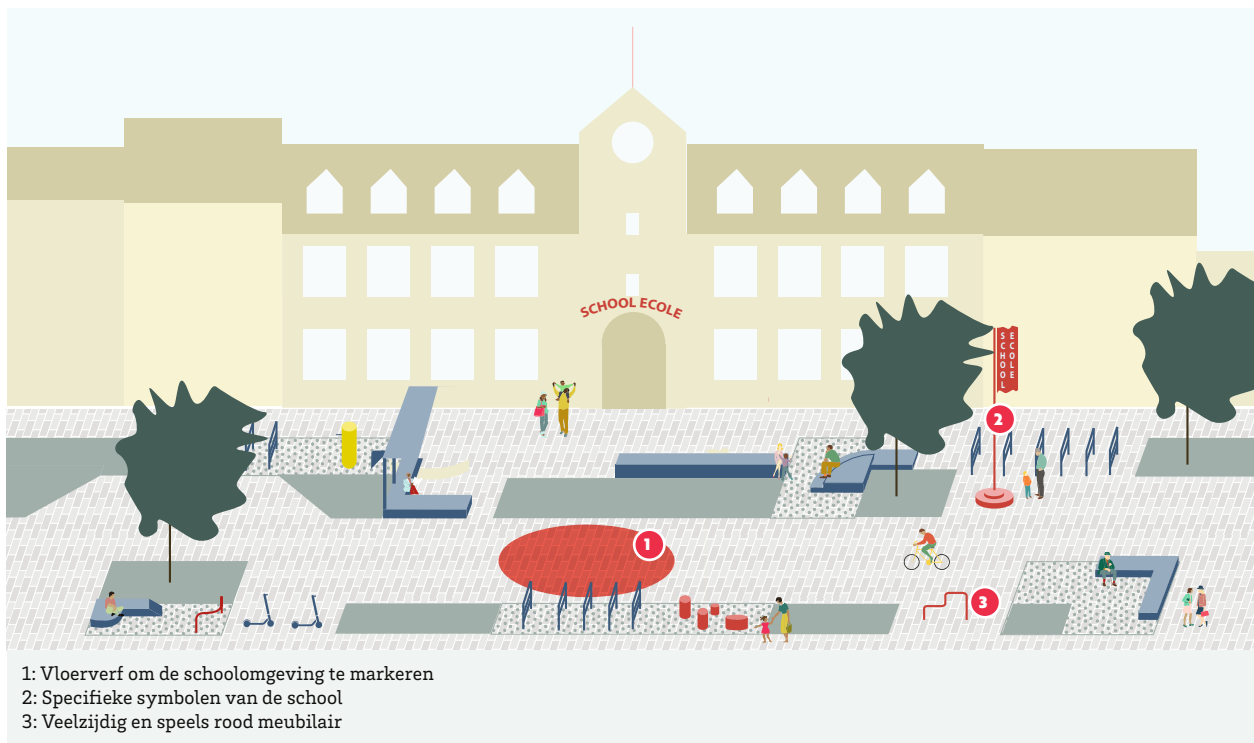
Zo zullen in het kader van het Schoolcontract Klavertje Vier het voorplein en de straat van de school opnieuw worden ingericht. Het voorplein van de school wordt bestraat met terracota klinkers in twee verschillende tinten rood. Het geheel vormt een sobere en speelse mozaïek en geeft duidelijk aan dat men een school nadert.



↑ Herinrichting van het Guy Cudellplein in het kader van het "Square Artichaut-Pacification" project van het DWC As Leuven in Sint-Joost-ten-Node. Het plein omvat een kleurenspeel in de grondbedekking. Project verwezenlijkt door Dev Space architecten. Séverin Malaud © urban.brussels



↑ Voorontwerp ontworpen door het team Act. – WAUW – Tractebel. © Act 2020



Checklist

Zichtbaarheid

- Is de school voldoende zichtbaar?
- Is de omgeving herkenbaar als een schoolomgeving?
- Zijn er specifieke elementen, zoals een signaal, kleuren, borden enz.?
- Is de materiaalkeuze gericht op kleinschalige bekledingsmaterialen die de ontmoetingsfunctie benadrukken?
- Is er nagedacht over het gebruik van kleuren? Wordt kleur strategisch gebruikt?

Identiteit

- Heeft de school een lokale identiteit, een eigen imago dat in overeenstemming is met haar onderwijsproject? Wordt deze identiteit weerspiegeld in de inrichting van de omgeving?

FIX VELO

ECOLE
SCHOOL

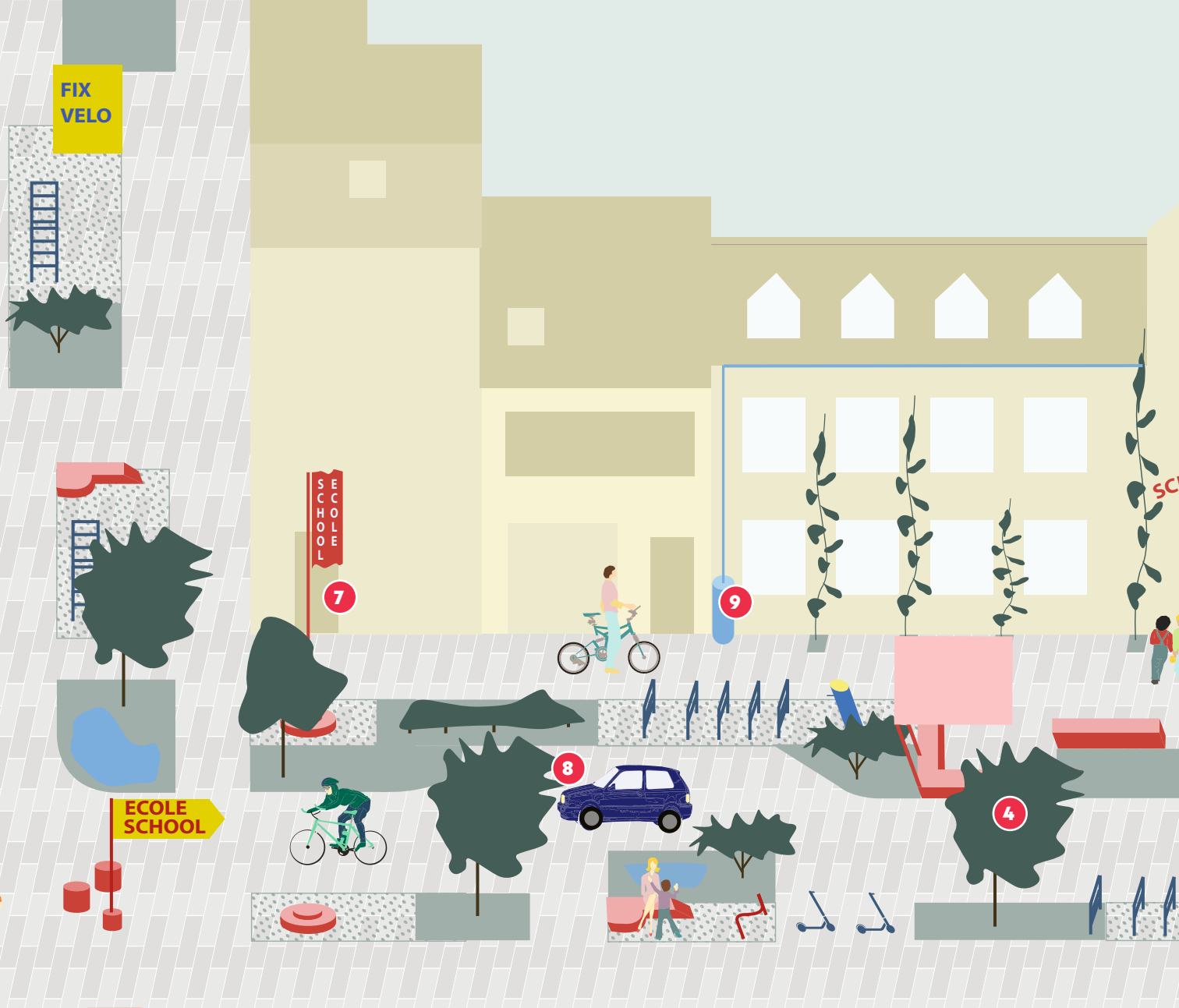
7

9

8

4

ECOLE
SCHOOL





- 1 Een ruim trottoir om leerlingen, ouders en voorbijgangers een plaats te bieden.
- 2 Meubilair om uit te rusten, te socialiseren of te spelen.
- 3 Fietsenstalling voor ouders en bezoekers.
- 4 Bomen en vegetatie voor een gezonde omgeving.
- 5 Meubilair om een fysieke barrière te vormen tussen het trottoir en de rijweg.
- 6 Rustige wegen met weinig of geen autoverkeer.
- 7 Elementen om de aanwezigheid van de school in de straat aan te geven.
- 8 Een uitstekend zicht op voorbijgangers en in het bijzonder op kleine kinderen.
- 9 Een systeem voor de recuperatie van het regenwater.

NOTRE
LE COLE
BENARD
BOURBINE
MEILLEURE
MOBILITÉ



UITVOERINGS- STAPPEN

WAAR BEGINNEN?

Waar beginnen om de schoolomgeving te verbeteren? Wie moet er bij het proces worden betrokken? Welke stappen zijn nodig om een ommekeer op gang te brengen?

Deze gids stelt een globaal proces voor om de volledige herinrichting van een schoolomgeving op te starten. Het is een grondige denkoefening over mobiliteit en een volledige herorganisatie van het openbaar domein. Dit proces wordt hier samengevat in vijf stappen, waarbij telkens verschillende actoren betrokken zijn. Verbeteringen aan schoolomgevingen kunnen echter in verschillende mate en aan een verschillend tempo worden doorgevoerd.

'Quick-win'-oplossingen

Het is mogelijk om veranderingen aan schoolomgevingen te bewerkstelligen door kleinschaligere of tijdelijke acties. Zoals u in de gids hebt kunnen ontdekken, kunnen 'quick-win'-oplossingen door burgers, de scholen zelf of de gemeente worden uitgevoerd met bescheiden middelen en toch de kwaliteit van de openbare ruimte rond een school al verbeteren. Deze interventies zullen de aandacht vestigen op de uitdagingen die schoolomgevingen stellen en zullen de ouders en de bewoners van de buurt waar de school is gevestigd, bewuster maken van de problematiek.



↑ Op initiatief van de ouders van de school werd na toestemming van de gemeente een 'speelbank' geplaatst op de parkeerplaatsen voor de school Voorzienigheid in Anderlecht.
© Loik Dal Molin

In sommige gevallen maken deze ingrepen ook de opstart van een beperkt en tijdelijk proces mogelijk, in afwachting van een grondiger herinrichting van de openbare ruimte door de gemeente of het Gewest. Het kan gaan om de aanleg van kleine beplante ruimtes, het schilderen van de trottoirs, het plaatsen van plantenbakken aan de randen van barrières of het plaatsen van meubilair om het trottoir af te schermen van de weg.

Hoewel voor deze ingrepen geen stedenbouwkundige vergunning hoeft te worden aangevraagd, is wel de toestemming van de gemeente of het gewest vereist.

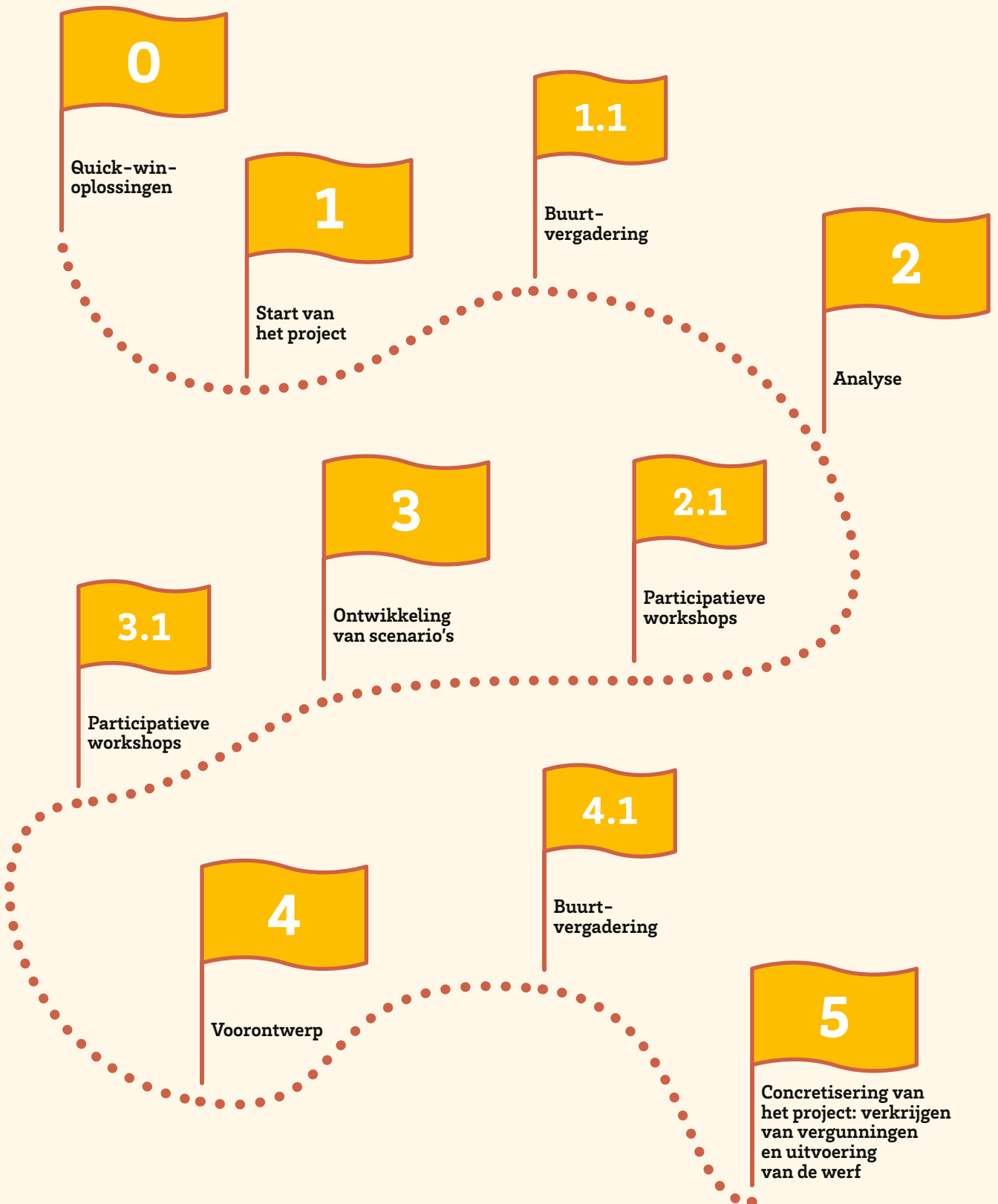
Ze moeten ook van tevoren goed worden voorbereid: de betekenis van de actie en de doelstellingen ervan moeten duidelijk worden vastgelegd. Deze paar vragen kunnen u helpen het initiatief te omkaderen:

- › Welke boodschap(pen) wil u brengen?
- › Wat gaat u invoeren en met wie?
- › Hoe gaat u communiceren en de buurt erbij betrekken?
- › Zijn er veiligheidsrisico's voor de gebruikers?

Voor meer informatie:

Artikels 6 en 7 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2018 leggen vast welke handelingen en werken vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2008111337&table_name=wet

UITVOERINGSSTAPPEN



STAP 1: START VAN HET PROJECT

Voor de volledige herinrichting van een schoolomgeving moet vanaf het begin een samenwerking tot stand worden gebracht tussen de school en de gemeente¹¹ waarin de school is gevestigd, om het project op te starten. Het project komt tot stand in overleg met de sleutelactoren om de behoeften te evalueren, de ambities te bepalen en de interventies af te stemmen op het beschikbare budget. Wanneer een gemeenschappelijke visie wordt gedeeld, kan het project van start gaan.

Een stuurgroep oprichten

Het is de bedoeling de verschillende sleutelactoren samen te brengen in een groep die het proces zal sturen. Dit comité zal het project doen vorderen, de acties coördineren en beslissingen nemen in samenwerking met de politieke leiders. Goede samenwerking en het vertrouwen van iedereen zullen van cruciaal belang zijn.

De werkzaamheden van de stuurgroep zullen worden uitgevoerd in interactie met de andere actoren in het kader van een bredere participatie. Deze grotere werkgroep zal slechts een adviseerende functie hebben.

➔ Zie 'Stap 2: analyse' bladzijde 71.

De stuurgroep zal bestaan uit ten minste:

- › De gemeente, die, als verantwoordelijke voor de wegen, zal optreden als opdrachtgever.
- › De school: de directie van de school of haar vertegenwoordigers, en eventueel gemotiveerde leerkrachten, zullen als belangrijkste gebruikers bij het project worden betrokken.

Optie:

- › Een studie bureau: dit is een onderneming die over het algemeen bestaat uit landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen en gespecialiseerd is in het ontwerpen van openbare ruimten. Het studie bureau zal verantwoordelijk zijn voor het ontwerp van de inrichting en het toezicht op het proces. Als de interventie

beperkt is, kan de gemeente deze rol op zich nemen.

- › Ouders of actiegroep: indien het project het resultaat is van een burgerinitiatief, is het raadzaam een van hun vertegenwoordigers uit te nodigen voor de stuurgroep.

Bovendien kunnen de Bouwmeester en zijn team u bijstaan voor wat de kwaliteit van het inrichtingsontwerp betreft. Ze hebben de taak om de kwaliteit van de ruimte, in termen van architectuur, stedenbouw maar ook van de openbare ruimte, te waarborgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

.....

Voor meer informatie:

Website van het BMA-team: <https://bma.brussels/>

.....

De ambitie bepalen

Zodra de verschillende actoren in de stuurgroep bijeen zijn gebracht, kan een gemeenschappelijke ambitie worden ontwikkeld. Het is de bedoeling tot een eerste schets van het project te komen.

Daartoe wordt een eerste verkennende analyse uitgewerkt op basis van de elementen van deze gids. Op basis van de – nog beperkte – beschikbare informatie wordt de bestaande situatie geëvalueerd. De eerste hinderpalen, mogelijkheden en uitdagingen worden dus in kaart gebracht. Deze verkennende analyse geeft een eerste indicatie van de context van het project.

Op basis daarvan bepaalt het comité welke kwaliteiten het belangrijk vindt om aan de schoolomgeving toe te voegen. Het bepaalt de potentiële grenzen van de interventie en de ambitie ervan. Deze ambitie moet vervolgens, samen met een eerste begrotingsraming, worden gevalideerd door de administratieve dienst die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling.

¹¹ Of met het Gewest in het geval van gewestwegen

Het proces plannen

Zodra overeenstemming is bereikt over de ambitie, kan de stuurgroep een proces uitstippelen. De planning wordt vastgelegd, met onder meer overlegmomenten, workshops en informatieavonden.

De gebruikers identificeren en raadplegen

Het is belangrijk de verschillende gebruikers van de openbare ruimte te identificeren en te raadplegen. Hoewel de school een belangrijke protagonist is, zijn er nog veel andere actoren in de buurt. Deze zullen in verschillende stappen van het proces worden gemobiliseerd. Door naar ieders behoeften te luisteren, kan een draagvlak voor de herinrichting worden gecreëerd en kan weerstand tegen verandering worden vermeden.

De identiteit van deze actoren zal afhangen van de context. Maar denk ook al diegenen die te maken hebben met de openbare ruimte waarop het project betrekking heeft. We hebben het hier over bewoners, handelaars, voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, gemeentelijke diensten, de schooldirectie, leerkrachten, ouders, de verantwoordelijke voor de schoolbussen of leveringen enz.

Vergeet de leerlingen niet, die de dagelijkse gebruikers van de schoolomgeving zijn. Ze zien veel dingen waarvan volwassenen niet altijd op de hoogte zijn. Ze hebben veel ervaring met het verkeer en de gevaren ervan. Bovendien gebruiken kinderen en tieners de openbare ruimte op een informele en speelse manier, hun verbeelding is grenzeloos. Hun ervaringen zijn zeer nuttig en kunnen het project nieuwe perspectieven geven.

PARTICIPATIE: 'KICK OFF' BUURTVERGADERING

Voor wie?

Deze vergadering staat open voor iedereen. De uitnodigingen worden naar een breed publiek gestuurd via aantrekkelijke meertalige communicatie: sociale netwerken, folders, posters, 'mond-tot-mondreclame' in de school of buurt enz. Het is niet altijd gemakkelijk om alle doelgroepen te bereiken. Hiervoor moet buiten de gebaande paden worden gedacht: permanentie op straat, aan het einde van de schooldag, huisbezoeken enz. Het is ook interessant om voor enkele minuten te worden uitgenodigd op een bestaande bijeenkomst: oudercontact, vergadering van een plaatselijke vereniging, sportevenement, jeugdbeweging enz.

Waarom?

- › Informeren en de ambitie uitleggen.
- › De initiële ambities voorleggen aan een zo breed mogelijke groep van actoren om er gezamenlijk over na te denken.
- › Aan het eind van de vergadering informeren welke belangstellenden zich bij de 'werkgroep' willen aansluiten.

Proces

INFORMEREN

- › Verwelkoming en inleiding: Wat is de reden voor deze vergadering?
- › Korte voorstelling van de ambitie van het project. Het verdient de voorkeur dat deze voorstelling door verschillende leden van de stuurgroep wordt verzorgd. Dit om te laten zien dat het project al door meerdere actoren (de school, de gemeente enz.) wordt gesteund.
- › Er kan verwezen worden naar andere inrichtingen van schoolomgevingen of mogelijke projecten om de ambitie te illustreren.

REACTIES VERZAMELEN

Suggesties en opmerkingen met betrekking tot de initiële ambities van de stuurgroep. Dit deel van de vergadering hoort interactief te zijn. Bijvoorbeeld door het publiek in groepjes te verdelen om hun ideeën en opmerkingen te verzamelen aan de hand van een luchtfoto. Of door een verkennende wandeling te maken en een knelpunt te bespreken.

AFRONDING

Aan het eind van de vergadering geeft een rapporteur een samenvatting en een synthese van de belangrijkste ideeën die naar voren zijn gekomen. Er kunnen prioriteiten worden aangegeven. Bijvoorbeeld: 'Wat is de belangrijkste boodschap die we aan de stuurgroep en de gemeente willen overbrengen?'

SAMENSTELLING VAN EEN ADVISERENDE 'WERKGROEP'

Er wordt een oproep gedaan om deel te nemen aan de 'werkgroep'. Deze groep omvat alle belangstellenden voor het project. Het zijn inwoners of betrokken burgers die zich willen inzetten op een meer actieve wijze. Afhankelijk van de context kan deze werkgroep ter plaatse worden samengesteld aan het eind van de vergadering, of via een meer formele aanvraag tot kandidaatstelling.

Let erop dat u de inbreng van anderen die niet op de vergadering aanwezig konden zijn, niet verloren laat gaan. Daarom is het raadzaam van tevoren een lijst op te stellen van actoren die mogelijks belangstelling hebben voor het proces en andere wervingsmethoden te plannen: sociale netwerken, ongeadresseerde brievenbusreclame, mailings enz.

Het is ook mogelijk om deskundigen in te schakelen die minder betrokken zijn, maar ervaring hebben met de buurt en/of het proces dat ten uitvoer moet worden gelegd.



STAP 2: ANALYSE

Het is niet raadzaam overhaaste beslissingen te nemen. Om het project nauwkeurig af te bakenen, is het van belang de bestaande situatie grondig te analyseren. Om tot een stabiel, goed doordacht en door de gemeenschap gesteund project te komen, is het raadzaam om in stappen te werken.

Observatie

De bestaande situatie kan zo objectief mogelijk worden bestudeerd. De schoolomgeving reikt verder dan de schoolpoort, zodat het zinvol is deze observatie op grotere schaal uit te voeren. De hieronder vermelde elementen kunnen u helpen bij het stellen van uw diagnose.

Bij de ingang van de school:

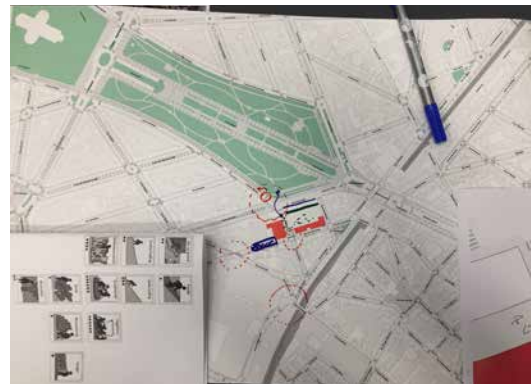
- › De verschillende ingangen van de school lokaliseren. Is het mogelijk om een andere ingang als hoofdingang te gebruiken?
- › De breedte van het trottoir en de ruimte voor de schoolpoort meten.
- › Alle voorzieningen rond de school (meubilair, zitplaatsen, fietsenstallingen enz.) inventariseren en de bestaande maatregelen om voetgangers te beschermen (barrières enz.) identificeren.

In de straat van de school:

- › Het profiel van de straat (breedte van de rijstroken, parkeerstroken, breedte van de trottoirs, fietspaden enz.) karakteriseren.
- › De status van de straat bepalen volgens het Good Move-plan, de wegcode, het gebruik (herkend fietspad enz.)?
- › Bestaande verkeersborden identificeren.
- › De in- en uitgangen van de garages in de straat, leveringszones, plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, toegang voor de brandweer enz. identificeren.
- › Bijzondere omstandigheden identificeren: openbaar vervoer, een winkel die veel auto's aantrekt, een halte van een schoolbus enz.

In de buurt:

- › Lokaliseer voorzieningen en attracties in de buurt rond de school.
- › Identificeer andere scholen in de buurt van de school waaraan u werkt. Zou er een gezamenlijk project met meerdere scholen kunnen worden opgezet om een schoolbuurt te creëren?
- › Breng de haltes van het openbaar vervoer op loopafstand van de school in kaart.



↑ © Suède36

Analyse

Aan de hand van de vier 'checklists' in de gids kan dan een eerste beoordeling van de kwaliteit van de schoolomgeving worden gemaakt:

- › Een veilige schoolomgeving: bladzijde 17
- › Een gezellige en toegankelijke schoolomgeving: bladzijde 35
- › Een groene en gezonde schoolomgeving: bladzijde 47
- › Een herkenbare schoolomgeving: bladzijde 57

Deze beoordeling zal vervolgens worden aangevuld met het participatieve proces dat via de analyseworkshops tot stand kwam.

- ➔ Zie 'Participatie in stap 2: workshops analyse' bladzijde 73.

PARTICIPATIE: WORKSHOPS 'ANALYSE'

Voor wie?

Werkgroep 'kinderen': leerlingen van de betrokken school, eventueel leerlingen van een andere school in de buurt, jonge gebruikers enz.

Werkgroep 'volwassenen': gebruikers, ouders, bewoners, schoolpersoneel en deskundigen van de buurt die in de eerste stap zijn geïdentificeerd.

Waarom?

Deze twee workshops worden door de stuurgroep georganiseerd, eventueel met de hulp van deskundigen op het gebied van participatie. Beide hebben hetzelfde doel: gebruik maken van de expertise van de gebruikers om de analyse van de school en de buurt te voeden en om hun feedback te krijgen over de ambities van het project.

Aan het begin van de vergadering van de werkgroep 'volwassenen' worden de resultaten van de workshop 'kinderen' voorgesteld. Deze methode stelt de volwassenen in staat vooraf het standpunt van de leerlingen te kennen. Een persoon kan verantwoordelijk zijn voor het vestigen van de aandacht op de behoeften van de jongsten tijdens de workshop.



↑ Workshop met de leerlingen van Basisschool Comenius © Kind & Samenleving

Proces

INFORMEREN

Het is belangrijk te informeren over wat absoluut niet mogelijk is (op juridisch vlak, met betrekking tot verkeer, ruimte, budget enz.) en de ambities van de stuurgroep duidelijk voor te stellen (bv.: het doel is duidelijk de druk van het autoverkeer te verminderen en de kwaliteit van de ruimte voor actieve gebruikers te verbeteren).

De deelnemers worden vervolgens verzocht hun mening te geven over de ambities van de stuurgroep. Ter ondersteuning hiervan wordt een breed scala aan mogelijke inrichtingen voorgesteld om de deelnemers meer ideeën te geven. Deze voorbeelden kunnen gerealiseerde projecten zijn of meer utopische beelden, met of zonder commentaar. Echt onuitvoerbaar voorstellen worden naar de achtergrond verbannen of voor langere tijd uitgesteld.

Het is mogelijk dat de deelnemers het niet eens zijn en dat er tijdens de discussie verschillende tendensen naar voren komen. In dit geval is het van belang nota te nemen van de verschillende ambities zonder ze uit te sluiten, tenzij ze tegen de ambities van de stuurgroep ingaan. De uiteindelijke beslissing over de reikwijdte van de inrichting wordt overgelaten aan de gemeentelijke en/of gewestelijke overheden.

GEBRUIK MAKEN VAN DE EXPERTISE VAN DE GEBRUIKERS

De tweede doelstelling is dat ervaren gebruikers, zowel volwassenen als kinderen, de analyse van de stuurgroep voeden.

Gebruikers van de schoolomgeving kunnen informatie geven over:

1. Hun gebruik van de ruimte:

- › Welke vervoermiddelen gebruiken leerlingen, ouders en leerkrachten om naar school te gaan? (Als de school een schoolvervoerplan heeft, kan dit als basis worden gebruikt).

- › Wat zijn hun reisroutes en trajecten? Wat zijn de belangrijke oversteekplaatsen?
- › Waar zijn hun belangrijkste haltes van het openbaar vervoer en ontmoetingspunten, waar wachten ze?
- › Wat zijn de belangrijkste bestemmingen en attracties in de omgeving?

Al deze aspecten worden in kaart gebracht. De deelnemers kunnen rond een kaart of luchtfoto gaan zitten om de verschillende probleempunten, routes, schooltrajecten en inrichtingsmogelijkheden aan te geven.

2. Hun beoordeling en perceptie van de schoolomgeving:

- › Hoe beoordelen zij de huidige situatie?
- › Hoe ervaren voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, autopassagiers en -bestuurders, kinderen en volwassenen, hun verplaatsingen?
- › Welke wegsegmenten, kruispunten of plateaus zijn onaangenaam of gevaarlijk? Welke gevoelens roept dit op: stress, angst, rust, goed nabuurschap, onzekerheid? Waar zijn de trajecten het meest problematisch?
- › Worden de fietsenstallingen in de openbare ruimte als kwalitatief hoogstaand ervaren? Is er sprake van diefstal of beschadiging in de bestaande voorzieningen?
- › Wat zijn de belangrijke en aantrekkelijke plaatsen? Wat zijn de leuke kanten van hun traject van en naar school? Wat zijn de meest populaire plaatsen of locaties? Waar liggen de mogelijkheden om het schooltraject veiliger, speelser, groener en aangenamer te maken?
- › In hoeverre voelen ouders en bewoners zich betrokken bij de schoolomgeving en eisen ze zich deze toe?
- › Is er een buurtgevoel? Zijn er dagelijks ontmoetingen voor de schoolpoort?
- › Voelen mensen zich verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de schoolomgeving (melden van problemen, schoonmaakacties door de school of buurt enz.)?

Een verkennende wandeling met volwassenen en kinderen is een zeer doeltreffende interactieve methode. Een manier om onmiddellijk ter plaatse te analyseren, uit te leggen door te tonen, om de realiteit op het terrein te gebruiken om te illustreren wat gezegd wordt, om te overtuigen. De deelnemers, volwassenen en kinderen, kunnen dit op een speelse manier doen: foto's maken met emoticons, de ogen sluiten om naar de geluiden te luisteren, uit elkaar gaan zodat iedereen zijn eigen observaties kan doen en dan hun beleving delen enz.



↑ Workshop met de leerlingen van Basisschool Comenius © Kind & Samenleving

LUISTEREN NAAR VOORSTELLEN

Na de deelnemers te hebben gehoord over hun ervaringen en kennis om van de context van de school en de buurt te analyseren, zal het belangrijk zijn van hen te horen over mogelijke manieren om de situatie te verbeteren. Alle aanwezigen zullen verschillende oplossingen op tafel leggen. Deze zullen vervolgens door de stuurgroep worden samengevat en kunnen als input dienen voor de rest van de werkzaamheden.



↑ Workshop met de leerlingen van Basisschool Comenius © Kind & Samenleving

STAP 3: ONTWIKKELING VAN SCENARIO'S

In de voorgaande fasen werd de bestaande situatie in detail geanalyseerd met de hulp van alle betrokkenen. Deze informatie kan nu worden gebruikt om verschillende inrichtingsscenario's te ontwikkelen. Door verschillende scenario's te testen, zullen de projectactoren de mogelijkheden waarover ze beschikken kunnen zien.

Het ontwerp van scenario's vereist technische kennis. De stuurgroep bestaat uit deskundigen van de gemeente en/of het studie bureau. Zij zullen dan ook verantwoordelijk zijn voor de uitwerking ervan.

Scenario's kunnen verschillen op het gebied van mobiliteit en verkeer, gebruik, inrichting van de wegen, stadsmeubilair, groene ruimten enz. Het doel is een oplossing te bieden die op brede steun kan rekenen. Er moet zo goed als mogelijk voldaan worden aan de behoeften van de schoolomgeving waarop het project betrekking heeft.

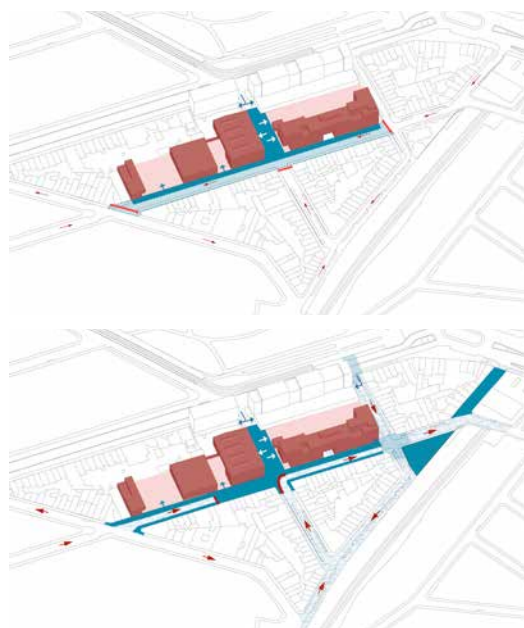
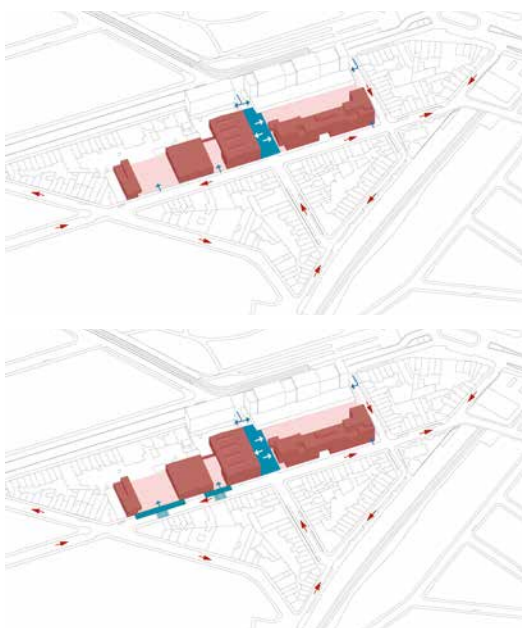
'RESEARCH BY DESIGN'

Dit Angelsaksische stedenbouwkundig jargon verwijst naar een beproefde techniek: oplossingen zoeken door ze te tekenen. Een methode die toelaat de gevolgen van verschillende opties en ambitieniveaus te onderzoeken.

Wat zijn de gevolgen van een wijziging van het wegverkeer? Kunnen straten met eenrichtingsverkeer om 'lussen' te maken doorgaand verkeer uitsluiten? Zijn we in regel met de status van de wegen of de wettelijke beperkingen? Is er voldoende breedte en ruimte voor een fietspad, een breder trottoir of een ruime onthaalruimte aan de ingang van de school? Kunnen we andere parkeeroplossingen vinden?

BESTAANDE PLANNEN

In veel gevallen is een aanpassing van het wegverkeer de meest efficiënte oplossing om de schoolomgeving veiliger, duurzamer en aangenamer te maken. Deze aanpassing gaat echter bijna altijd gepaard met een inrichting op grotere schaal. Er zal rekening gehouden moeten worden met bestaande mobiliteitsplannen. Indien er reeds gemeentelijke plannen bestaan, zal moeten worden nagegaan of aanpassingen van het verkeer aan de school mogelijk zijn. Het Good Move-plan is een goede leidraad om dit proces te beginnen. Dit op gewestelijk niveau goedgekeurde plan kan argumenten bieden voor maatregelen om de actieve mobiliteit te stimuleren.



3

PARTICIPATIE: WORKSHOPS 'SCENARIO'S'

Voor wie?

- › Werkgroep 'kinderen': leerlingen, eventueel kinderen uit de buurt die ergens anders naar school gaan, jonge gebruikers enz.
- › Werkgroep 'volwassenen': gebruikers, ouders, bewoners, schoolpersoneel, deskundigen van de buurt enz.

Waarom?

- › In deze workshops hebben beide groepen hetzelfde doel, dezelfde structuur en hetzelfde proces.
- › De verschillende scenario's uitleggen;
- › De scenario's met de gebruikers evalueren;
- › Samen de meest relevante scenario's kiezen.

Proces

DE VERSCHILLENDE SCENARIO'S UITLEGGEN

- › Geef elk scenario een duidelijke en gemakkelijk te onthouden naam;
- › Houd foto's van de straten bij de hand, zodat u ze indien nodig kunt laten zien;
- › Leg, indien mogelijk, de scenario's uit op de plaats van de interventie, op straat: een buurtwandeling, tekenen op straat met krijt om de verschillende oplossingen te tonen enz.

DE SCENARIO'S EVALUEREN EN TESTEN

Elke deelnemer ontvangt plattegronden of een luchtfoto van de scenario's;

Voor elk van de scenario's wordt de deelnemers gevraagd mentaal de route tussen huis en school (of andere routes die zij regelmatig nemen) af te leggen;

Wat komen ze onderweg tegen? Verandert er iets? Is het scenario een verbetering voor hen?

De deelnemers noteren dit op het plan van elk scenario.

VERZAMEL DE VOOR- EN NADELEN VAN ELK SCENARIO

Elk scenario wordt geëvalueerd en de deelnemers trekken conclusies:

- › Wat is er veranderd?
- › Wat was goed en wat was niet zo goed?
- › Komen sommige conclusies overeen?

Noteer de conclusies op een centraal bord. Vervolgens wordt de situatie in haar geheel bekeken: is er een verschil in gebruik tussen voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en automobilisten? Is er een verschil naargelang de kant van de buurt waar men vandaan komt?

HET (DE) OPTIMALE SCENARIO('S) KIEZEN

Door de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen, kiezen de deelnemers het scenario dat hen het meest relevant lijkt. Het zal erom gaan het debat zo te structureren dat iedereen het algemeen belang dient en zijn persoonlijke belangen opzij zet.

AFRONDING

Ter afsluiting van de sessie moet de reikwijdte van de workshop duidelijk worden gemaakt. Deze werkzaamheden zullen dienen om het toekomstige project te definiëren en om diegenen te informeren die uiteindelijk de beslissingen zullen moeten nemen: de gemeentelijke en/of gewestelijke overheden. Deze workshops en werkgroepen hebben slechts een adviserende functie.



STAP 4: VOORONTWERP

De conclusies van de werkgroepen 'volwassenen' en 'kinderen' worden samengevoegd en door de stuurgroep bestudeerd om tot één voorkeurs-scenario te komen. Dit bevat de essentiële ideeën voor de toekomstige herinrichting. Dit voorontwerp zal intern worden gevalideerd door het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeente.

Voorstelling van het voorontwerp

Het voorontwerp zal vervolgens voor een eind-evaluatie worden voorgelegd aan een uitgebreide buurtvergadering. Ook de methodologie die gebruikt werd om dit resultaat te bereiken zal hierop uitgelegd moeten worden. Het doel is een duidelijke visie op het toekomstige project te geven en de resterende punten van zorg te verzamelen.

Verspreiding

Na deze buurtvergadering kunnen de resultaten van het proces en het gekozen voorontwerp op grotere schaal worden verspreid: persbericht, gemeentelijke website, informatiefiche, sociale netwerken enz. De gebruikers kunnen hun opmerkingen nog gedurende twee weken aan de projectverantwoordelijken meedelen. Er zal echter een specifieke termijn worden vastgelegd waarna het niet langer mogelijk zal zijn een advies uit te brengen. Merk ook op dat de beslissing over het inrichtingsprincipe is genomen en dat alleen constructieve voorstellen om het plan te verfijnen nog in overweging kunnen worden genomen.

Definitieve goedkeuring

De stuurgroep vat alle bijdragen samen voor definitieve goedkeuring. Na de voorstelling aan de buurt en de ruimere communicatie worden alle reacties verzameld. Degenen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het project gaan na of er nieuwe informatie naar voren is gekomen en of het voorontwerp moet worden herzien of gewijzigd. Vervolgens kan worden begonnen met het ontwerp van een definitief project. De stuurgroep stelt een volledig dossier op en legt dit ter goedkeuring voor aan de plaatselijke en/of gewestelijke overheden. Vervolgens zullen zij deze keuze officieel bevestigen en als voorontwerp goedkeuren.

PARTICIPATIE: BUURTVERGADERING

Voor wie?

Deze vergadering staat open voor iedereen.

Waarom?

Het hoofddoel van deze vergadering is informatie te verstrekken over het gekozen scenario, maar ook om tijdig eventuele belangrijke bijkomende aandachtspunten of informatie op te sporen en hiermee rekening te houden bij de uitwerking van het definitieve project.

Proces

COMMUNICATIE

In de uitnodiging voor deze vergadering moet duidelijk vermeld worden dat de politieke en administratieve verantwoordelijken van het project, na een overlegproces, een inrichtingsscenario hebben gekozen. De mededeling legt eveneens het doel van deze bijeenkomst uit: deze keuze toelichten en motiveren. Aan het begin van de vergadering moet deze agenda in herinnering worden gebracht.

VORM VAN DE VERGADERING

Het is niet aan te bevelen een formele of al te academische bijeenkomst te organiseren. Een permanentie of een wandeling in de buurt is een gezelliger en doeltreffender manier om te communiceren. Dit soort bijeenkomsten kan ook worden uitgebreid tot bepaalde doelgroepen, zoals ouderverenigingen. Permanentie vereist duidelijk, goed doordacht en toegankelijk beeld- en tekstmateriaal. Dit informatiemateriaal kan later worden gebruikt voor verspreiding via referentie-websites en sociale media.

Begin de vergadering met het volgende uit te leggen:

- › het proces dat werd gevolgd, met inbegrip van vroegere participatiemomenten;
- › de beoordeling van de scenario's met hun voornaamste voor- en nadelen;
- › de motivering van het gekozen scenario;
- › het gekozen scenario in detail.

De deelnemers zal worden gevraagd de route van huis naar school (of andere routes die zij regelmatig nemen) mentaal te volgen en te benadrukken wat dit plan voor hen betekent. De aanwezige gebruikers zullen de gelegenheid krijgen hun reacties en bezorgdheden kenbaar te maken. Bijvoorbeeld, in antwoord op de vraag: 'Om het scenario te kunnen uitvoeren, moeten de gemeente en/of het gewest zeker...'

DE BEZORGDHEDEN BUNDELEN

De deelnemers aan de informatievergadering, en bij uitbreiding alle bewoners, zullen worden uitgenodigd hun reacties naar een speciaal daarvoor gecreëerd e-mailadres te sturen. Er zal een duidelijke termijn worden vastgelegd. De moderators moeten echter wel duidelijk maken dat het besluit om de schoolomgeving veiliger te maken, genomen is. De tijdens de vergadering gepresenteerde conceptuele oplossing zal in principe niet opnieuw in vraag worden gesteld. Er kan echter bezorgdheid worden geuit over de mogelijk onbedoelde gevolgen van de uitvoering van het voorontwerp. Indien er een consensus over de belangrijkste kwaliteiten van een alternatief scenario naar voren komt, zullen de organisatoren van de vergadering dit ook meedelen aan de beslissingsorganen.

STAP 5: CONCRETISERING VAN HET PROJECT

Tijdelijke inrichting en/of testfase

Een stap die niet verplicht is, maar die het project gunstig kan beïnvloeden, is de introductie van voorlopige maatregelen in afwachting van een volledige herinrichting of grondige verkeersherziening. Dit maakt een gefaseerde aanpak mogelijk, zodat de buurt geleidelijk aan de veranderingen kan wennen. Er wordt hier onderscheid gemaakt tussen een tijdelijke inrichting en een testfase.

Tijdelijke inrichting

Het betreft hier elementen die gebouwd worden om de openbare ruimte gedeeltelijk te wijzigen in afwachting van de definitieve inrichting. Deze voorlopige ingrepen maken het onder meer mogelijk om het enthousiasme te behouden voor de komst van het definitieve project, maar ook om de aan de gang zijnde transformaties zichtbaar te maken.

Deze interventies kunnen worden uitgevoerd door de school zelf, met deelneming van de leerlingen, of door de burgercollectieven die het lopende proces hebben gesteund. Ook de wegbeheerder kan het initiatief nemen. Er kan gekozen worden voor goedkope en snelle manieren: schilderen van de vloer, tijdelijk meubilair, plantenbakken enz. (zie de quick-wins in de gids).

Deze kleinschalige acties kunnen al een grote invloed hebben op de perceptie en het functioneren van de schoolomgeving. Het is echter van belang deze in overleg met de overheid uit te voeren.



- › Tijdelijk betekent niet onverantwoord: er moet rekening gehouden worden met de context en de beperkingen daarvan.
- › De inrichting zal evolueren, maar niet de ambitie. Duidelijk zijn over wat definitief is en wat nog kan worden veranderd.

Testfase

Een testfase wordt vaak ingevoerd wanneer een project voor de herinrichting van een schoolomgeving gevolgen heeft voor de mobiliteit, bijvoorbeeld de invoering van een schoolstraat.

Het is een experimentele periode waarin een nieuwe situatie wordt ingevoerd. Het doel is de beoogde maatregelen aan de realiteit te toetsen. De voor- en nadelen worden objectief geanalyseerd. Aan het eind van de testfase zal de interventie worden geëvalueerd. De verantwoordelijken kunnen dan beslissen om de inrichting al dan niet definitief te maken.

Een dergelijke fase moet zorgvuldig worden voorbereid. Duidelijke communicatie met alle gebruikers is essentieel. Vooraleer de test uit te voeren, moet alle voor de evaluatie nodige informatie worden ingezameld: verkeerstellingen, foto's van de situatie voor de test, overzicht van de parkeerplaatsen enz. Het is aangeraden een transparant en toegankelijk platform te creëren waar gebruikers hun opmerkingen kunnen delen.



De testfase kan de illusie wekken dat de beslissingen over een verandering nog niet zijn genomen en daardoor de stem van gebruikers die tegen de verandering en het project zijn luider doen klinken. Het is dan ook van belang dat de verantwoordelijken in de communicatie met betrekking tot de test hun wil bevestigen om een inrichting in te voeren die beantwoordt aan een ambitie en een doelstelling van kwaliteit en veiligheid.

WAAROM EEN TESTFASE?

Dit maakt het onder meer mogelijk om:

- › Na te gaan of de ruimtelijke ingrepen gebruikscorrupties veroorzaken die pas zichtbaar worden in de praktijk.
- › Te experimenteren met nieuw straatmeubilair om het gebruik ervan te evalueren.

TESTOPSTELLING

Deze gebeurt op initiatief van de gemeente: betonblokken om een straat te versmallen, een straat af te snijden, parkeerplaatsen om te vormen tot leefruimten enz. De inrichting kan aantrekkelijker worden gemaakt met de hulp van de bij het proces en de workshops betrokken actoren.

PERIODE

De stuurgroep stelt de duur van de testfase voor. Mobiliteitsdeskundigen bevelen een minimumperiode van 14 weken aan om de verschillende gebruikers aan de nieuwe situatie te laten wennen. Het verdient de voorkeur dat de testperiode niet na de zomervakantie begint, maar op een maandag in het midden van het jaar. Op die manier hebben de projectactoren voldoende tijd om de bevolking te informeren. Bovendien moet rekening worden gehouden met de seizoenen, eenmalige evenementen en elke periode die mogelijks geen normaal patroon van verkeer en/of schoolbezoek zal vertonen.

EVALUATIE VAN DE TESTFASE

Bij een testperiode van 3 maanden wordt in de laatste maand een enquête gehouden. Daartoe wordt een enquêteformulier verspreid onder leerlingen, ouders, leerkrachten, plaatselijke handelaars, gebruikers, bewoners enz.

Het enquêteformulier identificeert de rol die de respondent in de schoolomgeving speelt en de manier waarop hij/zij de school gebruikt. Is het een automobilist of een actieve weggebruiker? De vragenlijst moet zo worden opgesteld dat correcte en nauwkeurige informatie wordt verkregen. Wat willen we weten?

De vragen moeten duidelijk worden geformuleerd en verwijzen naar de oorspronkelijke ambities.

Als de resultaten positief zijn, kan het definitieve project worden uitgevoerd. Indien uit de evaluatie blijkt dat er onvoldoende steun is, kan de situatie door de verantwoordelijken opnieuw worden onderzocht. Het is echter belangrijk een onderscheid te maken tussen objectieve redenen en verzet dat voortkomt uit weerstand tegen verandering of individuele belangen die voorrang krijgen op het welzijn van de gemeenschap.

Voor meer informatie:

Brussel Mobiliteit geeft op zijn website methoden voor om een testopstelling op te zetten. U vindt hier ook voorbeeldformulieren voor de enquêtes betreffende de evaluatie van de schoolstraat: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/diy-schoolstraat>

Realisatie van de inrichting

Indien nodig kan een definitief project worden uitgewerkt na een positief resultaat van de testfase. Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de resultaten van de testfase zal het studie bureau vervolgens een project voorstellen aan de gemeente. Elke aanvraag dient te worden goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

In deze fase zijn alle overleggen, denkoefeningen, analyses en voorbereidingen voor het project afgerond. Het is tijd om over te gaan tot de concrete en definitieve verwezenlijking van het project. Voor een groot project, zal meestal een studie bureau verantwoordelijk zijn voor het toezicht op het proces: stedenbouwkundige vergunning, bestek, toezicht op de werf en opleveringen. In het ideale geval werd het studie bureau nog voor de bepaling van het project ingeschakeld, om een vertrouwensband met de projectactoren te creëren. Voor beperktere ingrepen kan de overheid zelf de studieopdracht van het op te starten project op zich nemen.

BESCHIKBARE MIDDELEN

EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING

Vademecum 'schoolstraten' – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/diy-schoolstraat>

Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verkeersveiligheidsplan>

Gewestelijke steun voor gemeentelijke acties op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl>

Cahier GO 10: richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-voetgangersvriendelijke-stad.pdf>

Schoolvervoerplannen – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/school/schoolvervoerplan-svp>

Good Move – Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

Actie Boekentas – Brussel Mobiliteit: <https://actie-boekentas.mobiliteit.brussels/hello-nl/>

Guide de démarrage d'un pédibus – Waals Gewest: <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-rou-tiere-emsr/le-pedibus.html>

Oplossingen voor het afsluiten van schoolstraten – Beschool: <https://beschool.brussels/nl/be-school/onze-publicaties>

Gids voor de inrichting van wegen voor de vlotte doorgang van hulpvoertuigen: <https://brrc.be/sites/default/files/2021-03/Inrichting%20van%20wegen%20-%20hulpvoertuigen.pdf>

EEN GEZELLIGE SCHOOLOMGEVING

Publicaties over openbare ruimtes gericht op kinderen en op genderkwesties: <https://k-s.be/publicaties/#:~:text=Kind%20%26%20Samenleving%20focuste%20in%202019,terug%20in%20deze%20interactieve%20publicatie.&text=Spelen%20kinderen%20nog%20buiten%20op%20straat%20en%20in%20hun%20eigen%20buurt%3F>

Vademecum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over fietsparkeervoorzieningen – Brussel Mobiliteit: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7_-fietsvoorzieningen-web.pdf

EEN GROENE EN GEZONDE SCHOOLOMGEVING

Gids voor goede praktijken 'Samen voor groene straten' – Sint-Gillis: https://stgilles.brussels/wp-content/uploads/2020/04/BROCHURE-ENTIERE_2020.pdf

Luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Leefmilieu Brussel: <https://leefmilieu.brussels/het-leefmilieu-een-stand-van-zaken/volledige-versie/lucht>

Wadi's – Leefmilieu Brussel: <https://leefmilieu.brussels/themas/water>

Catalogus van het aanbod inzake circulaire economie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: <https://www.circlemade.brussels/nl/de-catalogus-van-het-aanbod-in-zake-circulaire-economie/>

Sonian Wood Cooperative: <https://sonianwoodcoop.be/store/>

UITVOERINGSSTAPPEN

Handelingen en werken in de openbare ruimte die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2008111337&table_name=wet

Bouwmeester Maître-Architecte: <https://bma.brussels/>

Schoolstraat, DIY – Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/diy-schoolstraat>



FIX
VELO

TOEGANG
INFORM

ECOLE
SCHOOL

 perspective
.brussels 