

> Samantha Deblomme, mobiliteitsadviseur – gemeentebestuur Anderlecht en Nina Ramos, mobiliteitsadviseur – Brulocalis

VAN ONTWERP TOT REALISATIE: DE ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE AUTOLUWE WIJK KUREGEM

Over het 'Good Move-plan' is er momenteel veel gedoe, in technische en politieke kringen, in de verenigingswereld, in de pers, maar ook op straat, op de terrassen van Brusselse cafés, bij etentjes met vrienden en in vele andere situaties. Het gewestplan en zijn paradepaardje of belangrijkste maatregel, de 'autoluwe wijk', ligt op ieders lippen... Daarom wilde de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid meer te weten komen over hoe het circulatieplan en de autoluwe maas tot stand zijn gekomen.

Naast de concrete verwezenlijking van het plan en alle gevolgen van dien, wilden we een blik werpen op wat er vooraf in de schaduw gebeurd is. We hadden een ontmoeting met Samantha Deblomme, mobiliteitsadviseur bij de gemeente Anderlecht, voor een terugblik en meer uitleg over hoe het plan tot stand is gekomen.

Samantha was de afgelopen 4 jaar mobiliteitsadviseur en werkte mee aan verschillende projecten zoals bv. het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP). Ze volgde ook de heraanleg op van de Weyezstraat door de MIVB en volgt sinds de start in 2019 de studie van het Lokaal Mobiliteitscontract Kuregem onder leiding van Brussel Mobiliteit. In 2021 werd haar collega Achraf Ben Hssain de fulltime projectcoördinator. Zij neemt ons mee langs de verschillende stadia tussen aanvraag, diagnose en uitvoering van het project.

Nina Ramos : Hoe is het project gestart?

Samantha DEBLOMME: *Het project start in oktober 2019 wanneer Brussel Mobiliteit de projectoproep uitschrijft voor de lokale mobiliteitscontracten (LMC) die met het gewestplan ingang vonden¹. Brussel Mobiliteit had al een voorafgaande diagnose opgesteld waarbij heel Brussel in 63 mazen werd verdeeld. Dertig werden als prioritair bestempeld teneinde er te kunnen zorgen voor een betere infrastructuur en vlottere doorstroming voor de verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer².*

De gemeente Anderlecht zat al in de diagnostische fase van haar gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP), waarin ook verschillende mazen als prioritair waren aangemerkt.

Hoewel de Kuregemwijk het voorwerp is geweest van verschillende duurzame wijkcontracten, werden er hoofdzakelijk uiteenlopende en elkaar overlappende renovaties uitgevoerd waardoor de wijk moeilijk te overzien is voor de gebruikers en vanuit mobiliteitsoogpunt enigszins 'verlaten' aandoet. De

wijk Kuregem ligt in de eerste ring, grenzend aan de Vijfhoek, en wordt beschouwd als een woonwijk maar ook als een economische wijk met veel doorgaand verkeer. Het was dan ook een uitgelezen plek voor het LMC, en het was tijd om de plaatselijke mobiliteit opnieuw onder de loep te nemen, het transitverkeer te beperken en de openbare ruimte voor alle vervoermiddelen te verbeteren.

Wij hebben voor de oproep een initiële diagnose gemaakt van het gebied op basis van multimodale kwantitatieve en kwalitatieve gegevens rond het GemMP, de ZACA³, de knelpunten en structuurassen, de snelheidsgegevens, het parkeren, enz.

Uit deze eerste analyse hebben we een aantal problemen kunnen vaststellen met de maas, 'over het algemeen is de Kuregemwijk bijzonder dicht bevolkt, gezien het stadscentrum dichtbij is en er vele aantrekkingspolen zijn. In deze hoofdzakelijk residentiële wijk heeft de verkeersfunctie nochtans de bovenhand op de woonfunctie en geeft de openbare ruimte hoegenaamd geen beeld van een autoluwe wijk. De parkeerdruk is er bijzonder groot, de parkeerplaatsen domineren het straatbeeld.'

Komt daarbij dat er bij het Gewest op het gehele grondgebied van de maas of een deel daarvan een aantal herinrichtings- en heroplevingsprogramma's lopen. Dat was meteen een kans om een globale visie uit te werken en te zorgen voor samenhang binnen de maas.

De uitdagingen waren groot, de contouren van het gebied lagen vast, de gemeentelijke doelstellingen lagen in de lijn van die uit het gewestelijk mobiliteitsplan, de maas was een van de eerste die uitgekozen werd. De gemeenten Molenbeek en Anderlecht hebben de handen in elkaar geslagen voor de studie van het Lokaal Mobiliteitscontract Kuregem. Er werden drie studie bureaus aangesteld die zich met één aspect van het project moesten bezighouden: BRAT voor

1. De lokale mobiliteitscontracten worden in het Good Move-plan omschreven in fiche actie E.2 en fiche A.2 (zie kader)

2. Op basis van de multimodale verkeersspecialisatie en het aantal kilometers dat daar niet aan voldoet.

3. Kuregem en de 'maasranden' hebben 16 ongevalgevoelige zones (ZACA).

de mobiliteit, ARTER voor de openbare ruimte en 21 Solutions voor de participatie.

N.R.: Hoe ging het dan verder met het project eenmaal de maas uitgekozen werd?

S.D.: Eenmaal het project door het Gewest uitgekozen was, werden de werkzaamheden in **drie fasen** verdeeld: de **diagnose**⁴, het **uittekenen van verschillende scenario's** en het **uittekenen van het uitvoeringsprogramma**. Een technisch comité begeleidde stelselmatig de verschillende fasen en kwam regelmatig bijeen.

Het comité bestond uit een veertigtal partijen, waaronder een of meer vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en het kabinet van de minister, de desbetreffende gemeentelijke diensten, de politiezones, de MIVB, De Lijn, de DBDMH, Perspective, Leefmilieu Brussel, Urban, de BMA, enz.

Tussen oktober 2020 en juni 2022 kwam het begeleidingscomité zes keer bijeen. Alle bovengenoemde partijen kwamen samen.

N.R.: Hoe verliep het participatieproces tijdens de verschillende fasen van de uitwerking? Met welke moeilijkheden heb je te maken gehad?

S.D.: Het studie bureau 21 Solutions stond in voor de burgerparticipatie in het project. De dienst mobiliteit en de dienst participatie sloegen hiervoor de handen in elkaar.

De participatie verliep via een tweetrapsraket. Tijdens de diagnose hebben de mensen geholpen de situatie in de wijk en de belangrijkste problemen in kaart te brengen. We hebben een enquête online

gezet en kregen daarop heel wat respons. Tijdens deze eerste fase zijn we ook op het terrein gaan kijken voor meer kwalitatieve onderzoeken. Er werden 'vergadertafels' georganiseerd op straat op strategische plaatsen zoals het metrostation Clémenceau, het Raadsplein en de slachthuizen van Anderlecht...

Eens de diagnose definitief, hebben wij de inwoners opnieuw betrokken bij de besprekingen rond de verschillende mogelijke oplossingen voor de problemen die uit de diagnose naar voren waren gekomen. De burgers kregen de verschillende scenario's via verschillende online sessies en inspraakrondes ter plaatse (op straat)⁵ voorgelegd. Wij hebben ook alle direct of indirect betrokken stakeholders in Kuregem gesproken (onderwijs, buurthuizen, handelaars, verenigingen...).

Het plan werd aan de hand van de aanbevelingen bijgesteld en in februari 2022 goedgekeurd. Vervolgens hebben wij overal gebust om de mensen op de hoogte te brengen en ze uit te nodigen voor een van de informatiesessies in mei en juni.

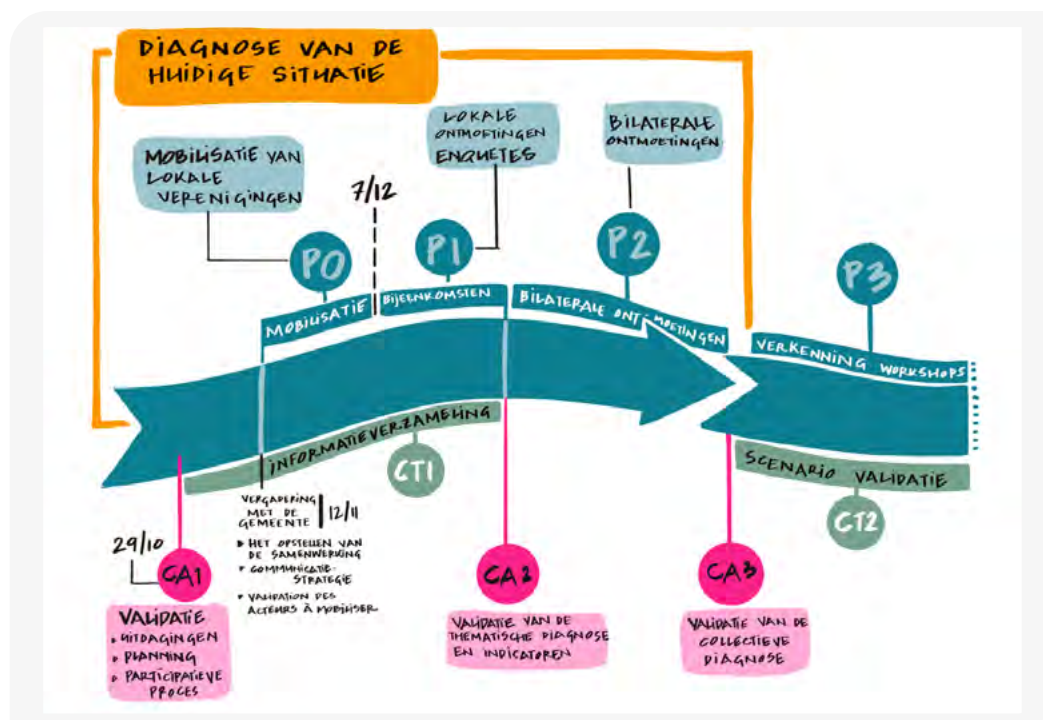
> Meer info:

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

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

Het lokaal mobiliteitscontract Kuregem: <https://www.anderlecht.be/nl/lokaal-mobiliteitscontract-kuregem>

De wijkdiagnose: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/LMC_Kuregem_GedeeldeDiagnose_2021_04_NL.pdf



4 De diagnose vind je online op de site van het gemeentebestuur van Anderlecht: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/LMC_Kuregem_GedeeldeDiagnose_2021_04_NL.pdf

5 Het verslag van deze burgerparticipatie vind je hier: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/CLM%20Cureghem_Maturation_Rencontres%20Juin_PV%20NL.pdf



De grootste moeilijkheid tijdens het gehele participatieproces was het bereiken van zoveel mogelijk verschillende doelgroepen. Vooral vrouwen en laaggeletterde mensen waren moeilijk te bereiken.

De feedback was over het algemeen constructief, waarbij verschillende aandachtspunten naar voren kwamen. Maar hierdoor hebben we vooruitgang kunnen boeken en de scenario's kunnen bijsturen. Iedereen was het erover eens dat de huidige situatie in de wijk slecht is (de gedeelde diagnose) en dat er iets moet gebeuren. De meningen liepen wel wat uiteen over wat dan precies.

Corona heeft een grote rol gespeeld in het inspraakproces. We moesten iedere week bijsturen naargelang de actualiteit en daarom gaven we de voorkeur aan straatbijeenkomsten en online enquêtes. Zo konden we innoveren en creatiever zijn in onze participatie.

N.R. Kunt u iets meer vertellen over de timing en de uitvoering?

S.D.: Na afloop van de diagnosefase (september 2020 - januari 2021), de voorstelling van de scenario's (juni 2021) en de definitieve bekrachtiging van het

circulatieplan door het college (begin 2022) konden we het plan beginnen implementeren (2022).

Het project raakte toen in een stroomversnelling. Het adviesbureau ARTER leverde ons een uitgebreid actieplan. Elke maatregel stond beschreven op een fiche, met een budgettering en de aanduiding van het actiegebied waarop een filter, signalisatie, enz. moest komen. De dienst openbare werken zorgde vervolgens voor de uitwerking ter plaatse. De gemeente schreef de eerste openbare aanbestedingen voor markeringen, signalisatie en straatmeubilair uit in de maanden april-mei-juni 2022.

In die periode konden de diensten ook samen met de politie, de DBDMH en Net Brussel zien of de rijrichtingen aan de kruispunten haalbaar waren.

Er was een testfase van een jaar gepland en daarom is gekozen voor lichte en tijdelijke voorzieningen. Alle signalisatie kwam er op basis van een politierapport, en we hadden veel hulp van de verkeersdienst van de politiezone Zuid.

De gemeente ontving twee subsidies: een voor de financiering van de tijdelijke voorzieningen en

6 Telraam is een citizen science-methode. Buurtbewoners plaatsen kleine doosjes om tellingen uit te voeren (fietsers, voetgangers, auto's, vrachtwagens...). Het kastje wordt aan het raam gehangen en telt het aantal passages. De overheid, de onderzoekers en de burgers krijgen de tellingen onmiddellijk te zien, zie de website van Telraam: <https://telraam.net/nl/what-is-telraam>.

de tweede voor de aanwerving van een projectcoördinator, de andere voor de financiering van een projectoproep aan de buurtverenigingen voor de activering en herbestemming van de vrijgekomen openbare ruimte.

Een evaluatie was gepland voor de zomer van 2023, zodat men alle seizoenen kon meenemen in het verhaal. Het was de bedoeling het plan gedurende meerdere maanden te evalueren om betrouwbare gegevens te kunnen verzamelen en het plan te kunnen bijsturen aan de hand van de evaluatiegegevens en de feedback van de buurtbewoners. Tegelijkertijd was het de bedoeling een ontwerper in te huren om de bouwvergunning voor te bereiden en te consolideren wat goed werkte.

NR. Wat daarna met de evaluatie en verdere opvolging van het plan?

S.D.: Er kwam in mei 2022 een projectoproep voor de vzw's van de wijk voor evaluatieprojecten van het plan en de toe-eigening van de openbare ruimte. Er werden acht vzw's geselecteerd. Een vzw heeft de evaluatie via Telraam⁶ gedaan. In Kuregem werden dertig kastjes geplaatst om in de betrokken straten tellingen te doen. Een andere vzw stond in voor de kwalitatieve evaluatie via een enquête onder de buurtbewoners en gebruikers. Via haar Observatorium voor Mobiliteit heeft Brussel Mobiliteit de gegevens over vrachtwagens, GPS, enz. gemonitord, aangevuld met gegevens van de politie, de MIVB en De Lijn. Al deze kwantitatieve en kwalitatieve gegevens werden gebundeld en gaven ons een volledig beeld van de situatie. Zo kon eventueel bijgestuurd worden.

De andere projecten moesten voornamelijk de openbare ruimte activeren. Er kwamen speeltuigen, de mensen kozen stadsmeubilair uit gerecycleerd materiaal, er werden moestuinen aangelegd in containers, enz.

Er werd overal gebust om de mensen op de hoogte te houden, er werd via de pers gecommuniceerd en de minister kwam ook langs tijdens het activerings- en toe-eigeningsevenement op de kade van Kuregem in juli.

N.R. Wat waren de struikelblokken en welke lessen zijn uit de opgedane ervaring met de LMC getrokken?

S.D. Het project was niet makkelijk uit te leggen aan de buurtbewoners. De naam LMC is communicatief gezien niet echt sexy. De mensen kunnen zich bij de notie 'autoluwe wijk' al heel wat meer voorstellen. Die term werd uiteindelijk uitgekozen voor alle publieke

LOKAAL MOBILITEITSCONTRACT:

Actie E.2 van het Good Move-plan: 'Een partnerschap tussen het gewest en de gemeenten oprichten in de vorm van een lokaal mobiliteitscontract (zoals bepaald in het verordenend luik). Het gaat om een nieuw gewestelijk instrument ter ondersteuning van de uitvoering van maatregelen om het autoverkeer te verminderen, die delen van het grondgebied van een of meerdere gemeenten bestrijken, op de schaal van lokale straatnetten die worden begrensd door de grote structurerende verkeersassen. Het doel is om geleidelijk grote verkeersluwe buurten te creëren en garanties te bieden voor de kwaliteit en de veiligheid van de actieve wegen en het openbaar vervoer binnen de mazen.'

Fiche A.2 van het Good Move-plan, 'de ambitie is grote verkeersluwe zones zonder doorgaand verkeer te creëren in samenwerking met de gemeenten, waar de veiligheid, de kwaliteit, het gebruik en de toegankelijkheid van de openbare ruimte prioritair zijn, eerst ten voordele van de actieve modi, daarna van het openbaar vervoer.'

Wat is een 'maas'? Een perimeter waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden. De afbakening van de mazen is gebaseerd op de wegen Auto PLUS en Auto COMFORT van het Autonetwerk (Good Move-plan).

communicatie vanaf 2022. Het project werd door de inwoners en de pers echter al snel omgedoopt tot 'Good Move-plan', waardoor verwarring ontstond met het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Het project gaat ook gepaard met heel wat nieuwe gewoonten. Moeilijk te voorzien dus hoe de veranderingen er concreet in de praktijk zullen uitzien. Dat kan pas wanneer het plan daadwerkelijk ingang vindt en de buurtbewoners met de feitelijke situatie worden geconfronteerd.

Het circulatieplan als dusdanig blijft zeer theoretisch; alleen op het terrein kunnen wij de maatregelen fijnmazig bijsturen. Dat is bijvoorbeeld gebeurd toen we met Net Brussel en de politie ter plaatse gingen om de rijrichtingen uit te testen; alleen door tests uit te voeren kunnen we de situatie echt goed inschatten. De opdracht van het studie bureau dat het plan heeft opgesteld, had waarschijnlijk beter kunnen worden verlengd tijdens en na de uitvoering van het plan, want juist dan moest het meeste werk worden verzet om de maatregelen bij te stellen en te verfijnen en ze zo goed mogelijk op de reële situatie af te stemmen. Dit is onvermijdelijk, een circulatieplan kan niet alles voorzien, de praktische toetsing is essentieel.

Voor het beheer en de coördinatie van het project was voorzien in één voltijdse medewerker, maar al snel bleek een tweede persoon nodig om een dergelijk omvangrijke en complexe maas te realiseren. De coördinatie tussen de verschillende diensten, met de gemeente Molenbeek, met de politie en andere

externe actoren zoals scholen, vzw's, enz. moet in goede banen worden geleid.

De diagnose blijft dezelfde, maar in 2023 volgt een nieuwe overlegronde en worden de verschillende mogelijke opties opnieuw bekeken. Het plan wordt niet langer voorgesteld als een algemeen LMC, maar wordt opgedeeld in verschillende subwijken. De gemeente plant een nieuwe methode om de verschillende technische beperkingen en mogelijke keuzes per subwijk toe te lichten. Voor de buurtbewoners is dat gemakkelijker te lezen en te bevatten. Het idee is ook om buurtbewoners samen te brengen in buurtcomités of werkgroepen die als ambassadeurs voor andere bewoners kunnen fungeren en als schakel tussen de gemeente en de bewoners. 

> Joëlle Vandevoorde, attaché, Strategie & Programmering - Brussel Mobiliteit en
Fanny Mertz, attaché, Strategie & Programmering - Brussel Mobiliteit

EEN NIEUWE, MEER ALOMVATTENDE MOBILITEITSORDONNANTIE DIE REKENING HOUDT MET NIEUWSTE INZICHTEN ROND MOBILITEITSPLANNING

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, of nog de 'mobiliteitsordonnantie' moest volgend jaar 10 jaar worden. Dankzij die ordonnantie kwam er een wettelijk kader voor het gewestelijk mobiliteitsplan en dus een betere planning van de mobiliteitsacties. Bepaalde zaken van de ordonnantie moeten nu herzien en aangevuld worden. Ook om ze in nauwe samenwerking met de gemeenten operationeel te kunnen evalueren en concreet te kunnen uitvoeren.

Gezien er heel wat wijzigingen waren, is er gekozen voor een volledig nieuwe ordonnantie, die op 20 juli 2022 in eerste lezing door de regering is goedgekeurd. De hervorming is ingegeven door een driedelig doel: men wilde een **vereenvoudiging** (van de procedures voor de opmaak van de mobiliteitsplannen en hun inhoud), **harmonisatie** (versterking van de link en de samenhang tussen de plannen en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in het Gewest) en ten slotte **moest er een regelgevend kader** komen voor verschillende elementen van de mobiliteit- en de verkeersveiligheidsplanning (de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie moest omschreven worden, er moest een Observatorium komen...).

Tot de **belangrijke veranderingen** in de ordonnantie moeten worden gerekend: de hervorming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen (**GemMP**), ze worden nu **actieprogramma's, facultatieve en operationele varianten** van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (**GMP**) op **lokaal** niveau;

er komen tools die de **uitvoering** van het mobiliteitsbeleid en zijn **opvolging** op lokaal niveau faciliteren (evaluaties en partnerschapsmechanismen tussen het Gewest en de gemeenten / lokale mobiliteitscontracten (LMC); de **Gewestelijke Mobiliteitscommissie** krijgt een **wettelijke basis**; er komt een **mobiliteitsobservatorium** en een wettelijk kader voor de ad-hocverwerking van persoonsgegevens.

In september heeft het Gewest de basisprincipes en grote lijnen van de hervorming voorgelegd aan de overlegorganen (Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Brupartners, Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, Raad voor het Leefmilieu) en aan de gemeentelijke stakeholders. Elk van hen, alsmede de gegevensbeschermingsautoriteit, werd gevraagd advies uit te brengen over de ordonnantie. Momenteel worden de opmerkingen en adviezen verwerkt, zodat een aangepaste tekst ter goedkeuring aan de regering in tweede lezing kan worden voorgelegd. De tekst zal vervolgens ter

toetsing worden voorgelegd aan de Raad van State, voordat hij een laatste keer wordt gewijzigd en voor definitieve goedkeuring naar het Parlement wordt gestuurd.

EVALUATIE VAN GOOD MOVE EN START VAN DE OPENBARE AANBESTEDING VOOR DE ONDERSTEUNING VAN DE SPELERS BIJ HET TOEZICHT OP DE UITVOERING VAN HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN GOOD MOVE (DOOR FANNY MERTZ EN JOËLLE VANDEVOORDE)

Aangezien het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) Good Move in mei 2021 in werking is getreden, is het nu tijd om het plan te gaan evalueren. De mobiliteitsordonnantie voorziet immers in een permanente evaluatie om de 30 maanden. Het eerste volledige evaluatieverslag wordt daarom eind 2023 verwacht. Bovendien staat de website van het Observatorium al online. Daar staan al heel wat informatie en gegevens op (<https://data.mobility.brussels/home/nl/>).

Brussel Mobiliteit wilde daarom het toezicht op de uitvoering van de acties door de verschillende Good Move-partners structureel regelen via een opdracht ondersteuning van bouwheer. Deze opdracht is net van start gegaan en houdt verschillende ondersteunende taken in van de verschillende partijen, waaronder de gemeenten, bij de evaluatie van het Good Move-plan.

Ten eerste is het de bedoeling bij de gemeenten de beschikbare informatie over de stand van de uitvoering van mobiliteits- en

