





Fietsberaad Vlaanderen is hét kenniscentrum voor fietsbeleid. Goede praktijken delen en investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek vormen de focus. Zo stimuleert en ondersteunt Fietsberaad Vlaanderen de dynamiek in steden en gemeenten die hun fietsbeleid willen versnellen.



Dit rapport kwam tot stand in samenwerking met TRIDÉE.

**TRIDÉE**

Quellinstraat 6  
2018 Antwerpen  
+32 3 266 77 90

Walenburgerplein 104  
3039 AN Rotterdam  
+31 10 303 29 98

info@tridee.eu  
www.tridee.eu

Colofon

---

**Datum van publicatie**

November 2018

Fietsberaad Vlaanderen

**Auteur(s)**

Dirk Dufour, Inge Caers, Wout Baert, Rani Marchal

Paviljoenstraat 9

B-1030 Brussel

+32 (0)2 211 55 05

**Fotografie**

Stefan Dewickere

www.fietsberaad.be

info@fietsberaad.be

🐦 @FietsberaadVL

**Grafische vormgeving**

Theo van Beurden i.s.m. Studio Rufus

Fietsberaad Vlaanderen werkt vanuit VVSG,  
het Huis van het Lokaal Bestuur.



# Inhoud

<b>1. MIX-wijken: betere wijken voor iedereen .....</b>	<b>4</b>
<b>2. MIX-wijken: een streefbeeld .....</b>	<b>6</b>
2.1 Autoluw is de kern	8
2.2 Leesbaar fietsbaar	11
2.3 Ontmoetingsruimte	12
2.4 Nabije voorzieningen	13
2.5 Verbindende netwerken	14
<b>3. De winst van MIX-wijken .....</b>	<b>16</b>
3.1 Brede mobiliteitsbaten	16
3.2 Brede maatschappelijke baten	19
3.3 Een nieuwe logica	21
<b>4. Aan de slag met mobiliteit in MIX-wijken .....</b>	<b>23</b>
4.1 Basisprincipes	23
4.2 Kernmaatregelen	26
4.3 Meerwaarde	32
<b>5. Samen bouwen aan MIX-wijken.....</b>	<b>33</b>
5.1 Mix de ruimte: van straat naar wijk	33
5.2 Mix domeinen: breed eigenaarschap	35
5.3 Mix de participatie: meepraten, meedenken, meedoen	37



# 1. MIX-wijken: betere wijken voor iedereen

Waarom ontwikkelt Fietsberaad Vlaanderen een brede visie op aantrekkelijke, veilige en gezonde wijken? Omdat dat sterk fietsbeleid is.

Zeker, kwalitatieve fietspaden zijn onmisbaar op drukke verbindingswegen, en daar moet volhardend aan worden gewerkt. Dat blijkt ook de meest geuite verwachting van fietsers.

Alleen, wat doen we met de lokale wegen in centra, woonkernen en woonwijken? Die maken het overgrote deel van de wegkilometers uit in steden en gemeenten. En 70% van de Vlamingen wil vooral betere fietsroutes in de kernen.<sup>1</sup> Maar in elke straat een fietspad aanleggen is noch fysiek noch financieel haalbaar. En als er geen eigen plek is voor de fietser, dan fietst die op de rijweg in gemengd verkeer.

Fietsen in gemengd verkeer is nu net op veel plekken nog lang niet veilig en prettig. In veel rustige wijken gaat het wel vanzelf goed, maar op veel andere plekken gaat het fout. Dat heeft alles te maken met verkeersdruk. Te druk verkeer of te snel verkeer of beide, sluipverkeer en ingewikkelde kruispunten, vrachtverkeer en bussen... Het leidt allemaal tot een roep om meer fietspaden.

Alleen, voor fietspaden is op deze lokale wegen vaak alleen ruimte als parkeren verdwijnt of trottoirs versmallen. Maar fundamenteel nog: fietspaden zijn hier niet eens wenselijk. Lokale straten moeten immers vooral een verblijfskarakter hebben. Fietspaden aanleggen, versterkt net het verkeerskarakter én het bestendigt een verkeerssituatie die eigenlijk niet past bij lokale straten. Overheden proberen die knelpunten dan ook anders aan te pakken: snelheden matigen, sluipverkeer bestrijden, kruispunten veiliger maken, maar het blijft vaak behelpen en worstelen met versnipperde ingrepen her en der. Zeker als dat 'alleen maar voor de fietser' lijkt te gebeuren.

---

<sup>1</sup> Voor deze en andere fietsfeiten, lees FietsDNA – publicatie van Fietsberaad Vlaanderen, 2018.

De sleutel zit hem natuurlijk in het besef dat hetgeen lastig is voor de fietser ook op zo veel andere vlakken de kwaliteit van de buurt aantast. Ook voor voetgangers is het lastig en aan de schoolpoort loopt het strop. Bewoners en bezoekers ondergaan lawaai, vieze lucht en stress. Kinderen, ouderen en minder mobiele kunnen of durven zich moeilijk alleen verplaatsen. Ook de buurtbewoners zelf grijpen er dan sneller zelf naar de auto, ook voor korte verplaatsingen. Mensen brengen weinig tijd door in de openbare ruimte om bij te praten, langs winkels te flaneren of van het mooie weer te genieten op een bank of een terrasje. De hele buurt dreigt zo in te boeten aan aantrekkingskracht om er te wonen, te werken of te winkelen. En de roep van de burger om ook daar wat aan te doen wordt almaar groter.

Dan wordt duidelijk: de inzet is een breed gedragen wijkbeleid. Prettig en veilig fietsen in gemengd verkeer is een doel dat voortvloeit uit zo'n brede wijkaanpak. Op verkeersvlak krijgen we dan samenhangende maatregelen vanuit een integrale visie. En die creëren dan weer kansen om de wijk te verduurzamen in veel beleidsdomeinen: mobiliteit, veiligheid, gezondheid, milieu, sociale cohesie, lokale economie en gebiedsontwikkeling.

Die gedachte is niet nieuw. In de verkeerskunde was dit al de oorspronkelijke filosofie achter de 'verblijfsgebieden' en het concept van zone 30. Alleen zijn die concepten sterk verwaterd en gaat het allemaal erg traag en met weinig slagkracht.

De tijd lijkt wel rijp om de handen in elkaar te slaan voor een stevige sprong voorwaarts. De jongste jaren tekent zich immers een trend af in die richting. We zien dat in lokaal beleid: de circulatieplannen van Mechelen, Leuven, Gent; in veel gemeenten ruime zones 30. We zien het vooral ook vanuit de burgers. Zij vragen naar minder en trager verkeer in woon- en schoolomgeving, om de veiligheid en de schone lucht. Internationaal kiezen steden almaar vaker voor 30 km/h als basissnelheid (met uitzondering voor 50 km/h op de verkeersassen), van Parijs tot Madrid én Brussel. En ook in Vlaanderen staat de veralgemening van 30 km/h op de agenda.<sup>2</sup>

Om dat waar te maken is een slagkrachtige, integrale, concrete en breed gedragen visie nodig. Die berust op twee kernmaatregelen op verkeersvlak: een circulatieplan en zone 30 op wijkschaal. Die gaan op maatschappelijk vlak samen met een versterkt wij(k)denken en een brede coalitie van beleidsdomeinen. Dat is wat dit rapport verder uitwerkt. Het vormt een basis waarvoor een brede coalitie zich kan engageren en waarmee MIX-wijken hoog op de politieke agenda moeten komen.

Deze visie is ontwikkeld samen met een brede groep experts uit diverse maatschappelijke domeinen én gevoed door workshops met gemeenten in vijf provinciale tafels.

---

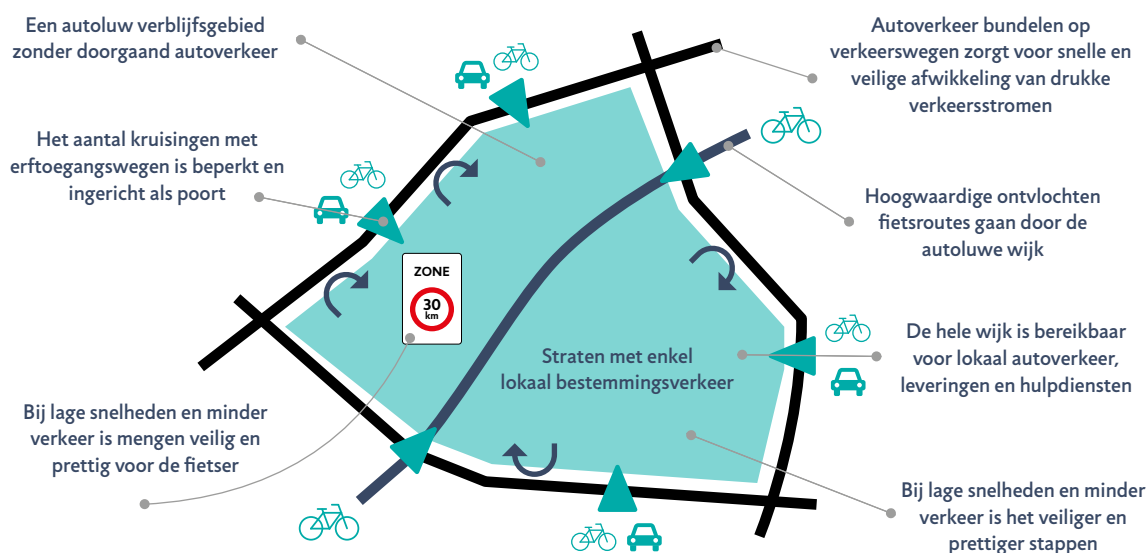
2 De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is in 2018 gestart met het uitwerken van een visie hierrond.



## 2. MIX-wijken: een streefbeeld

Een **MIX-wijk** is een wijk binnen de bebouwde kom waar het prettig en veilig fietsen is zonder fietspaden. Dat kan een zuivere woonwijk zijn, een meer gemengde wijk of een stadscentrum of dorpskern. Het is een gebied waar het algemeen goed toeven is en waar een prettige mix van activiteiten zijn plek vindt op straten en pleinen.

Zo'n gebied kan makkelijk 1 tot 2 km doormeter hebben. Het is ook automatisch een verblijfsgebied: op straten en pleinen primeert veilig en prettig verblijven op verplaatsen. De visie op MIX-wijken maakt concreet hoe we dat willen uitwerken: met een circulatieplan zonder doorgaand verkeer en een algemene snelheidsbeperking van 30km/h, in een wisselwerking met versterkt wij(k)denken en een brede coalitie.

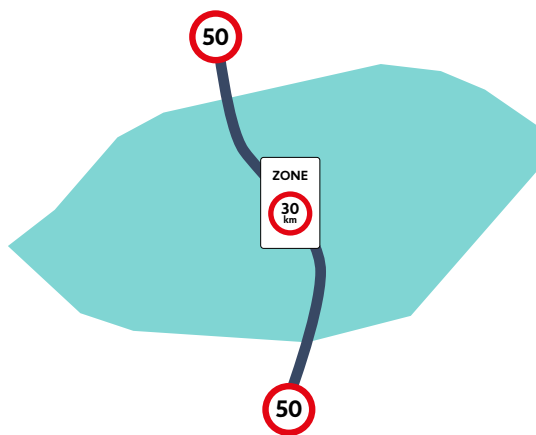


Figuur 1: Kernmaatregelen van een MIX-wijk

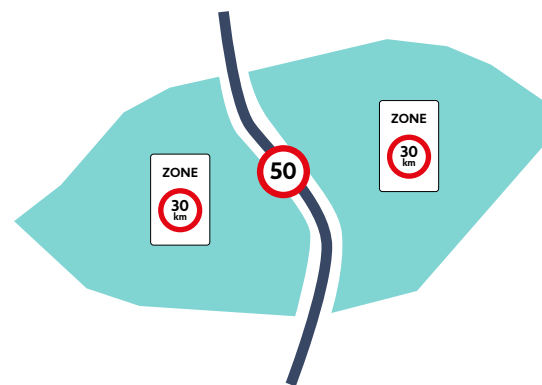
Bij MIX-wijken hebben we het dus uitdrukkelijk over lokale straten voor bestemmingsverkeer, overwegend gemeentewegen binnen stads- en dorpskernen of aan de rand ervan. De aanpak van grotere verbindingswegen, gewestwegen, wegen in buitengebied of lintbebouwing blijft hier buiten beschouwing: ook belangrijk, maar een ander soort uitdaging.

Een bijzonder geval zijn doortochten: een verbindingsweg dwars door een kern. In dat geval zijn er twee opties:

- ofwel behoudt de verbindingsweg zijn overwegend verkeerskarakter met gescheiden voorzieningen en beveiligde oversteken en vormt hij de scheiding tussen MIX-wijken aan weerszijden.
- ofwel krijgt de verbindingsweg plaatselijk een gemengd verblijfskarakter en gaat hij op in een grote MIX-wijk. Daarbij wordt de snelheid 30 km/h en de inrichting daaraan aangepast, mogelijk zelfs als fietsstraat; de verkeersdruk kan verlaagd worden door bijvoorbeeld het binnenrijdend verkeer te doseren met verkeerslichten. Indien de verkeersstromen of de intensiteiten van het openbaar vervoer belangrijk blijven, zullen fietspaden en oversteekplaatsen nodig zijn voor de veiligheid.



Figuur 2: Doortocht met plaatselijk gemengd verblijfskarakter



Figuur 3: Doortocht behoudt zijn verkeerskarakter

Hoe ziet een MIX-wijk er uit? Vijf hoofdkenmerken zijn daarbij van belang, met telkens 4 concrete eisen, dus 20 in totaal.

Autoluw is de kern	Leesbaar fietsbaar	Ontmoetingsruimte	Nabije voorzieningen	Verbindende netwerken
Weinig verkeer	Spontaan fietsbaar	Verblijfsvriendelijk	Gemengd	Fietsroutes
Lokaal verkeer	Vlot fietsbaar	Bewegingsvrijheid	Nabij	Wandelweefsel
Traag verkeer	Poorten	Praktisch en prettig	Fijnmazig	Verknoopt mobiel
Kleine voertuigen	Fietsstraten	Veilig parkeren	Aaneengesloten	Meervoudig mobiel

Figuur 4: 20 kenmerken van een MIX-wijk

## 2.1 Autoluw is de kern

Een beperkte autoverkeersdruk is een basisvoorwaarde. De hoofddoelen zijn dat stappen en fietsen veilig en aantrekkelijk worden, dat er ruimte komt voor meer verblijven in de publieke ruimte en dat de leefkwaliteit globaal verbetert. Gemotoriseerd verkeer is daaraan ondergeschikt. De auto is er te gast.

### Weinig verkeer

De verkeersintensiteiten zijn in elke straat beperkt tot minder dan 3500 mvt/etmaal.<sup>3</sup> Dat betekent op de spits niet meer dan gemiddeld 6 auto's per minuut. Fietsen in gemengd verkeer kan dan op een veilige en prettige manier (samen met 30km/h), ook voor kinderen.

<sup>3</sup> Voor de grens van 3500 mvt/etmaal: zie deel 4 Basisprincipes. We gaan uit van de vuistregel dat de intensiteit van een spitsuur 10% van de dagintensiteit is.

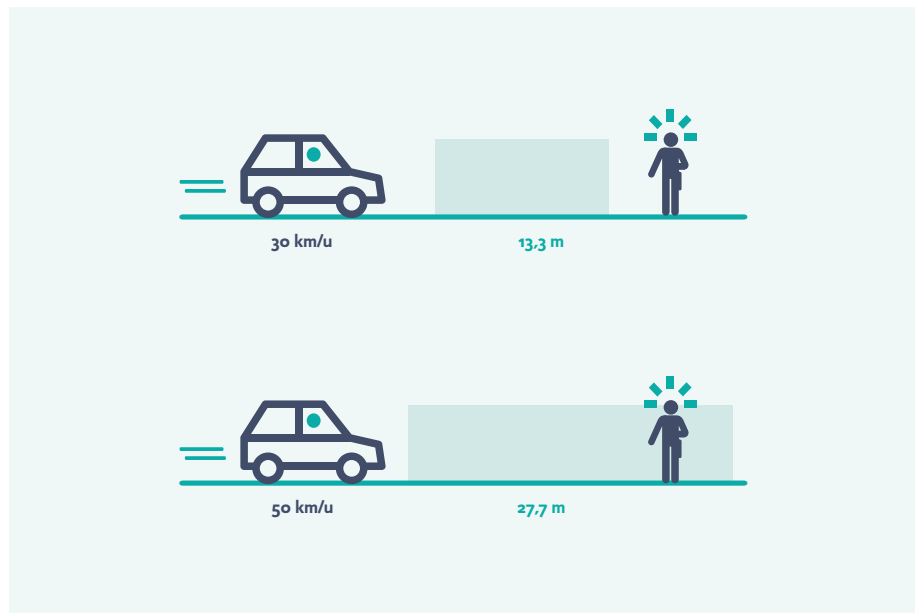


### Lokaal verkeer

Het autoverkeer is beperkt tot verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in de wijk. Dat zijn bewoners, maar ook bezoekers zoals leerlingen, winkelklanten, leveranciers, werknemers. Elke plek en elke bestemming wordt zo beter bereikbaar voor iedereen, ook voor de auto want die wordt niet gehinderd door doorgaand verkeer. De auto bereikt zijn bestemming via een wijkingang het dichtst bij zijn bestemming zodat hij zo kort mogelijk over lokale straten rijdt. Pieken in verkeers- en parkeerdruk binnen de wijk (bv. gebonden aan scholen, tewerkstelling of handel) organiseren we veilig en met minimale overlast. Doorgaand verkeer hoort echter in de MIX-wijk niet thuis en is dus te beschouwen als sluipverkeer, dat we uit de wijk moeten bannen.

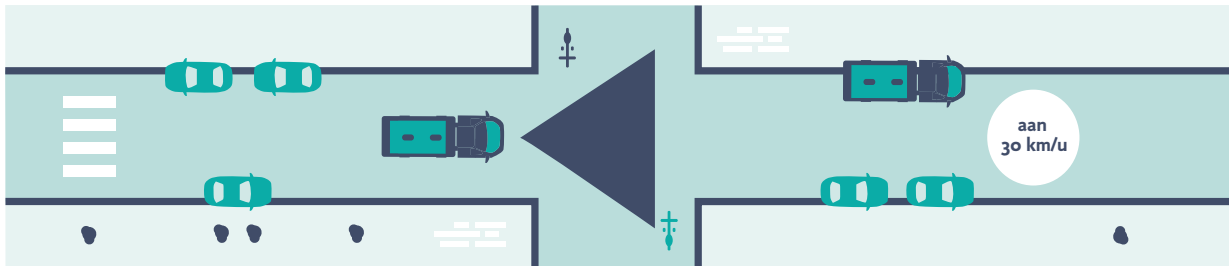
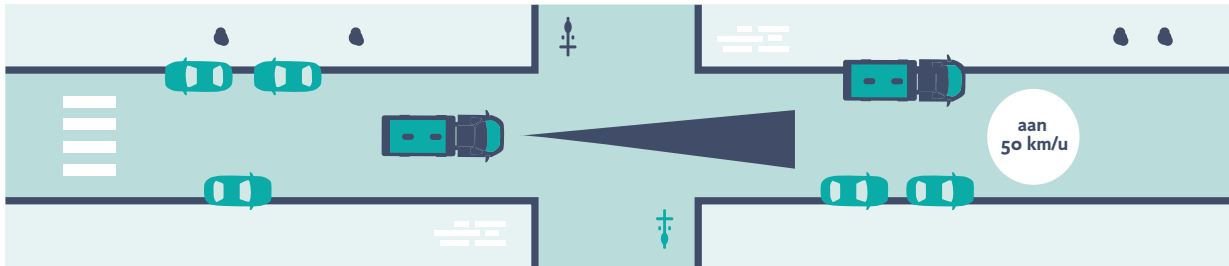
### Traag verkeer

Een MIX-wijk is een 30km/h-zone. Met 30km/h is het verschil in snelheid tussen gemotoriseerd verkeer en de fietser klein genoeg om samen de wegruimte te delen (op voorwaarde dat de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer ook laag is). Vergeleken met 50km/h is bij 30km/h de kans op ongevallen veel kleiner (door o.a. een breder gezichtsveld, kortere remafstand) en zijn de gevolgen bij een ongeval minder zwaar. De zonale aanpak maakt het snelheidsregime leesbaar en eenvormig in de hele wijk. In een MIX-wijk passen ook fietsstraten op drukke fietsroutes: fietsers hebben er voorrang, en autoverkeer is er te gast tegen max. 30km/h. Ook woonerven horen er thuis: daar hebben voetgangers voorrang en autoverkeer is er te gast, tegen max. 20km/h.

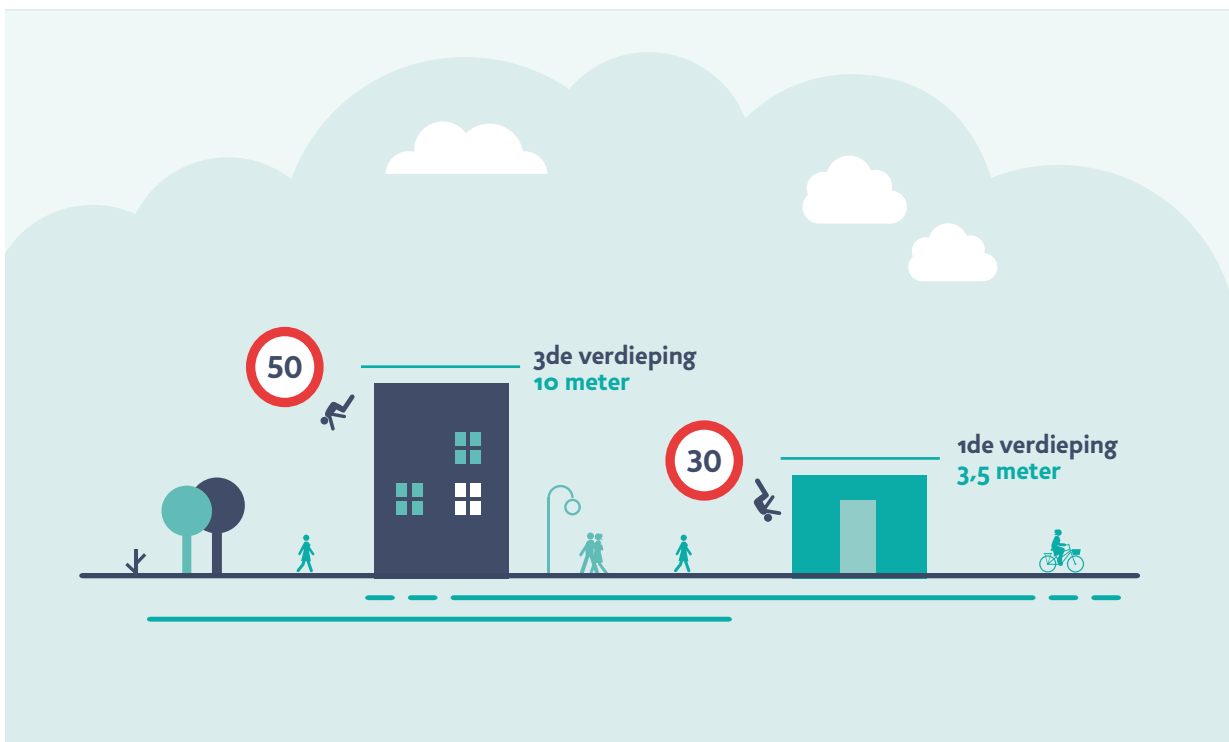


Figuur 5: de stopafstand is aanzienlijk kleiner aan een snelheid van 30 km/h<sup>4</sup>

4 Illustraties uit: "Zone 30 Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom" van BIVV, nu VIAS/ Ga naar veiligverkeer.be voor toelichting, een interactieve simulator en video's.



Figuur 6: bij 30 km/h heb je een breder gezichtsveld dan bij 50 km/h<sup>5</sup>



Figuur 7: bij 30 km/h zijn de gevolgen van een ongeval minder zwaar dan bij een aanrijding aan 50 km/h. De gevolgen zijn vergelijkbaar met een valhoogte van 3,5m bij 30 km/h en 10m bij 50 km/u.<sup>6</sup>

5 Illustraties uit: "Zone 30 Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom" van BIVV, nu VIAS/ Ga naar veiligverkeer.be voor toelichting, een interactieve simulator en video's.

6 Illustraties uit: "Zone 30 Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom" van BIVV, nu VIAS/ Ga naar veiligverkeer.be voor toelichting, een interactieve simulator en video's.

### Kleine voertuigen

Zwaar verkeer en bussen wordt liefst geweerd. Zij vormen namelijk een te groot risico om veilig te mengen (door o.a. hun massa, de dode hoek) en passen in principe niet op lokale bestemmingswegen. Toch heeft vrachtverkeer soms lokale bestemmingen in de wijk (bv. voor leveringen, verhuis enzovoort). Die bereiken ze via een vaste en zo kort mogelijke toegangsrouten en aan een lage snelheid. Vrachtverkeer wordt beperkt door een duurzame wijkbevoorrading, o.m. via overslag in hubs naar goed gevulde (en dus minder talrijke) vrachtwagens of naar cargofietsen. Een lokale buslijn met een lage frequentie kan de wijk bedienen. De bus geniet dan van verkeersluwe routes, maar respecteert verder het karakter van de MIX-wijk: ze rijden en kruisen elkaar traag (30 km/h) en zij stellen niet de norm voor de inrichting. Te ruime wegbreedtes zetten namelijk aan tot sneller rijden en ondergraven het zone 30-karakter.

## 2.2 Leesbaar fietsbaar

**De fietser voelt spontaan dat hij in de MIX-wijk welkom is, er de ruimte mag gebruiken en er veilig en comfortabel kan fietsen.**

### Spontaan fietsbaar

Het weinige en trage gemotoriseerd verkeer én de straten en pleinen die daarop afgestemd zijn, nodigen vanzelf uit tot prettig fietsen zonder stress, voor jonge en oude fietsers, snellere en rustiger fietsers.

### Vlot fietsbaar

De fietser geniet van een optimale en vrije routekeuze. Hij kan overal door, ook waar autoverkeer moet omrijden, zodat fietsen een concurrentievoordeel krijgt en zeker lokaal sneller wordt dan de auto. Eenrichtingsstraten zijn in twee richtingen fietsbaar (= beperkt eenrichtingsverkeer). Slimme verkeersvrije doorsteken verfijnen de maaswijdte van het fietsnet en zijn extra veilig voor kinderen.

### Poorten

Wie vanop een verbindingsweg een MIX-wijk binnenrijdt, merkt dat door bewust gecreëerde poorteffecten, bv. een doorlopend trottoir, een drempel, een wegversmaling, groenelementen enz. Ook voor de fietser is duidelijk dat hij een gebied binnenrijdt waar hij de ruimte krijgt en waar de auto niet heerst, maar zich gedraagt als gast.

### Fietsstraten

Belangrijke fietsroutes zijn als fietsstraat uitgevoerd. Ze zijn duidelijk in de eerste plaats bestemd voor fietsers: die hebben er bewegingsvrijheid en auto's mogen ze niet inhalen. Ze zijn geloofwaardig als er meer fietsers langskomen dan autoverkeer. Zo nodig wordt dat gestuurd door op belangrijke fietsroutes gericht het autoverkeer te weren.



## 2.3 Ontmoetingsruimte

In MIX-wijken nodigt de inrichting van de openbare ruimte in de eerste plaats uit tot stappen en fietsen, tot verblijven en genieten. De auto is er te gast en staat niet centraal in het ontwerp.

### Verblijfsvriendelijk

De straten nodigen uit tot vertragen, verblijven en er tijd doorbrengen, meer dan enkel zich zo snel mogelijk verplaatsen. Naast verplaatsingsruimte is er ook voldoende verblijfsruimte voor ontmoetingen, sociale activiteiten, kinderspel, handel en horeca. Ruime trottoirs en pleinruimten nodigen uit tot diverse activiteiten en contacten.

### Bewegingsvrijheid

Voetgangers en fietsers kunnen zich met grote vrijheid bewegen in de ruimte. Het straatbeeld kan best klassiek zijn, maar dan met ruime trottoirs, gemengd verkeer zonder belijning, en smalle straten die je overal kunt oversteken zonder oversteekplaatsen. Verder zijn er zo veel mogelijk erfinrichtingen en shared space concepten, waar de ruimte niet is gesegmenteerd en gebruikers de ruimte delen, zonder hoogteverschillen en, als het om een erf gaat, met voorrang voor voetgangers. Het ontwerp is 'universeel toegankelijk' zodat iedereen er zich kan verplaatsen, ongeacht leeftijd, fysieke toestand of mentale vaardigheden. In schoolomgevingen in de wijk wordt de verkeersdruk laag gehouden of weggewerkt met een schoolstraat. Dat is beter dan druk verkeer te accepteren en de kinderen te beveiligen met zebra's.

### Praktisch en prettig

De uitrusting van straten en pleinen is afgestemd op verblijven, stappen en fietsen. Groen zorgt voor een aangename uitstraling, beschutting én voor goede natuurlijke afwatering. Water en andere speelse elementen zorgen voor variatie. De verlichting is laag, afgestemd op voetgangers en fietsers. Op geregelde afstanden is er zitgelegenheid.

### Veilig parkeren

Parkeren is maximaal buiten de openbare weg georganiseerd, ofwel gegroepeerd op wandelafstand van de bestemmingen. Zo wordt het ruimtebeslag beperkt en vormen rijen geparkeerde auto's geen visuele en fysieke barrières langs straten of rond parken en pleinen. Dit maakt oversteken veiliger (geen zichtbelemmering door geparkeerde auto's) en ook fietsen veiliger (geen risico van openslaande portieren).



## 2.4 Nabije voorzieningen

De ruimtelijke ordening maakt MIX-wijken zo min mogelijk auto-afhankelijk. Dat kan door te streven naar een compact en gemengd lokaal weefsel van functies, snel en vlot te voet en met de fiets te bereiken.

### Gemengd

MIX-wijken zijn hoofdzakelijk woonwijken, maar wel met een mix van andere functies. De diversiteit hangt af van de ligging en de dichtheid (kritieke massa). In minder dichte woonwijken aan de rand van stad of gemeente vinden we scholen en speel- en sportpleintjes. Wat dichterbij centrum of kern komen daar lokale handel en horeca bij, grotere voorzieningen (zwembad, sporthal) en wat werklocaties. In de echte dorpskernen en stadscentra vinden we een compact aanbod van winkels, voorzieningen en werkplekken.

### Nabij

In MIX-wijken geldt de 10 minutenregel: bewoners vinden er de belangrijkste dagelijkse voorzieningen op maximaal 10 minuten stappen (ongeveer 600m) of 10 minuten fietsen (2km). Zo is er weinig reden om voor korte afstanden toch de auto te gebruiken.

### Fijnmazig

Het stratenpatroon in MIX-wijken is bij voorkeur kronkelig – zeker in nieuwbouwwijken. Minder rechte straten zijn visueel interessanter, met wisselende perspectieven. Ze zijn ook verkeersveiliger doordat ze autoverkeer aanzetten tot vertragen en voorzichtigheid. Tegelijk creëert een fijnmazig netwerk van trage wegen en doorsteken kortere en directe routes voor voetgangers en fietsers.

### Aaneengesloten

Een MIX-wijk is geen eiland. Hij sluit aan bij naburige MIX-wijken, via veilige en comfortabele oversteken van grotere wegen, zodat het lokale leven zich in een web van wijken afspeelt. Zo ontstaan logische verbindingen tussen wijken. Barrière-effecten worden vermeden.

## 2.5 Verbindende netwerken

**Een MIX-wijk is ontsloten via verschillende vervoersnetwerken en -diensten. Zo kunnen bewoners zich ook vlot over grotere afstanden verplaatsen zonder privéauto en is de wijk multimodaal bereikbaar voor bezoekers.**

### Fietsroutes

Een MIX-wijk is niet alleen fietsbaar binnen de wijk. Hij wordt ook doorkruist door doorgaande fietsroutes: veilige en aantrekkelijke verbindingen met grotere polen buiten de wijk of met snelfietsroutes. Fietsen aantrekkelijker maken in één wijk kan soms een langere fietsroute opwaarderen. Wijk na wijk wordt zo een grootschalig fietsnetwerk gecreëerd. In nieuwbouwwijken worden bovendien kansen benut voor bike oriented development: ontwikkeling van functies langs een fietsas. Dit alles geldt evengoed voor wandelroutes en wandelnetwerken.

### Wandelweefsel

Een MIX-wijk is niet alleen wandelbaar binnen de wijk. Hij biedt ook sterke wandelroutes aan naar polen in naburige wijken en zeker ook naar haltes of stations voor openbaar vervoer of andere mobiliteitsdiensten.

### Verknoopt mobiel

Een MIX-wijk biedt in zijn nabijheid toegang tot een volwaardig openbaar-voervoer-aanbod binnen wandel- en fietsafstand, met voldoende en goed uitgeruste fietsenstallingen, deels beveiligd voor fiets-OV-combinaties op woon-werktrajecten. Het niveau van het OV-aanbod zal verschillen naar locatie en dichtheid. Alle bestemmingen zijn bereikbaar met de auto vanop ontlustingswegen en verbindingswegen via helder aangeduide in-en-uitrijroutes en gebundelde parkeervoorzieningen.

### Meervoudig mobiel

In of nabij de wijk is er toegang tot een aanbod van andere duurzame alternatieven voor de privéauto. Dit zal diverser en uitgebreider kunnen zijn in een stedelijke omgeving (kritieke massa). Het gaat om leen-, deel- of vrijwilligerssystemen: deelfietsen en autodelen, buurtauto, ruilfietsen, mobiliteitspunten enz.

## MIX-wijken van nu en straks

Het streefbeeld van MIX-wijken is breed toepasbaar op bestaande en toekomstige ontwikkelingen.

### Retrofitting van bestaande wijken

Bestaande wijken kunnen we toetsen aan dit streefbeeld, en dan maatregelen nemen om het dichter te benaderen, op mobiliteitsvlak maar zeker ook met een brede en integrale aanpak in diverse beleidsdomeinen. Veel van de maatregelen hieronder zijn goed toepasbaar in bestaande straten en pleinen, vaak zelfs met beperkte ingrepen op slim gekozen locaties, mogelijk als opstap naar ambitieuzere heraanleg van openbare ruimte. Verbeteringen kunnen ook door de reorganisatie van vervoersnetwerken gerealiseerd worden.

### Ontwerp van nieuwe wijken

Bij nieuwe ruimtelijke projecten grijpen we de kans om ze van bij het eerste ruimtelijk concept te bedenken als MIX-wijken. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de volgende aandachtspunten: voldoende dichtheid, gemengde nabije functies, een stratenplan dat doorgaand verkeer onaantrekkelijk maakt, een fijnmazig netwerk van stap- en fietsroutes, smalle en kronkelige wegen en compacte kruispunten waar je vanzelf traag rijdt, parkeren buiten de openbare weg gebundeld, verknoping met naburige wijken en met bovenlokale routes (stappers, fietsers en OV), plek voor alternatief vervoersaanbod.

### Sturing van ruimtelijke ontwikkeling

Het lokale ruimtelijke beleid ontwikkelt sterke locaties voor minimaal auto-afhankelijke MIX-wijken (nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelde gebieden) en stemt daar ook de netwerkontwikkeling op af: de wegcategorisering, de OV-bediening, verknoping met bovenlokale fiets- en wandelroutes.



## 3. De winst van MIX-wijken

MIX-wijken zijn een winstverhaal. Door te werken aan MIX-wijken adresseren we heel wat maatschappelijke doelen tegelijk, via een integrale en gebiedsgerichte aanpak. MIX-wijken moeten een gezamenlijk speerpunt worden van een brede waaier aan beleidsdomeinen.

### 3.1 Brede mobiliteitsbaten

Werken aan MIX-wijken draagt bij tot een duurzaam, evenwichtig en goed functionerend mobiliteitssysteem.

#### Verkeersveilig

Minder en trager verkeer vermindert structureel het ongevalrisico en de ongevalfrequentie. In de hele wijk verkleint de kans op conflicten en door de lage snelheden worden meer ongevallen vermeden en de gevolgen veel minder ernstig. De eenvoudige aanpak op wijkniveau, zowel van snelheid (30 km/h) als inrichtingsprincipes, is helder en leesbaar en maakt het voor iedereen makkelijker om zijn gedrag aan te passen. Deze structurele winst is fundamenteel anders en sterker dan lokale ingrepen in ontwerp of plaatselijke snelheidsverlagingen. Die zijn namelijk lastiger te respecteren omdat je als chauffeur telkens weer je gedrag moet aanpassen, en ze komen dan snel over als ongehoorzaam en onzamenhangend. Gemengd verkeer in deze omstandigheden scherpt ook de aandacht van weggebruikers (verhoogd attentieniveau) en zorgt dat ze meer met de ander gaan rekening houden, ook al doet die wel eens onvoorspelbare dingen, zoals kinderen die achter een bal aan lopen (sociale vergevingsgezindheid).





### Duurzaam

MIX-wijken geven meer zin om te stappen en te fietsen. Zo worden de meest duurzame vervoerswijzen ook de meest aantrekkelijke. Stappen en fietsen staan immers voorop in de openbare ruimte, ze genieten van fijnmaziger routes dan autoverkeer, die ook nog verknoopt zijn met openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten. Zo 'nudgen' we bewoners en bezoekers vanzelf naar auto-alternatieven, vooral voor korte lokale verplaatsingen. Daar is nog een enorme winst te boeken: meer dan de helft van de autoverplaatsingen zijn minder dan 5 km lang.

### Low-cost, high impact

Veel MIX-wijk maatregelen kunnen erg goedkoop. Het spreekwoordelijke paaltje midden op de weg op een strategische plek maakt hele straten en wijken verkeersluw. Daarbovenop is het geschikt voor gemengd verkeer, zonder verdere infrastructuur. Doorgaande verkeersstromen blijven aanvaarden en toch de fietsbaarheid garanderen, betekent fietspaden aanleggen, wat geldt kost in investeringen, specifiek onderhoud en soms onteigeningen, en in de smalste straten is het gewoon onmogelijk.

### Toegankelijk

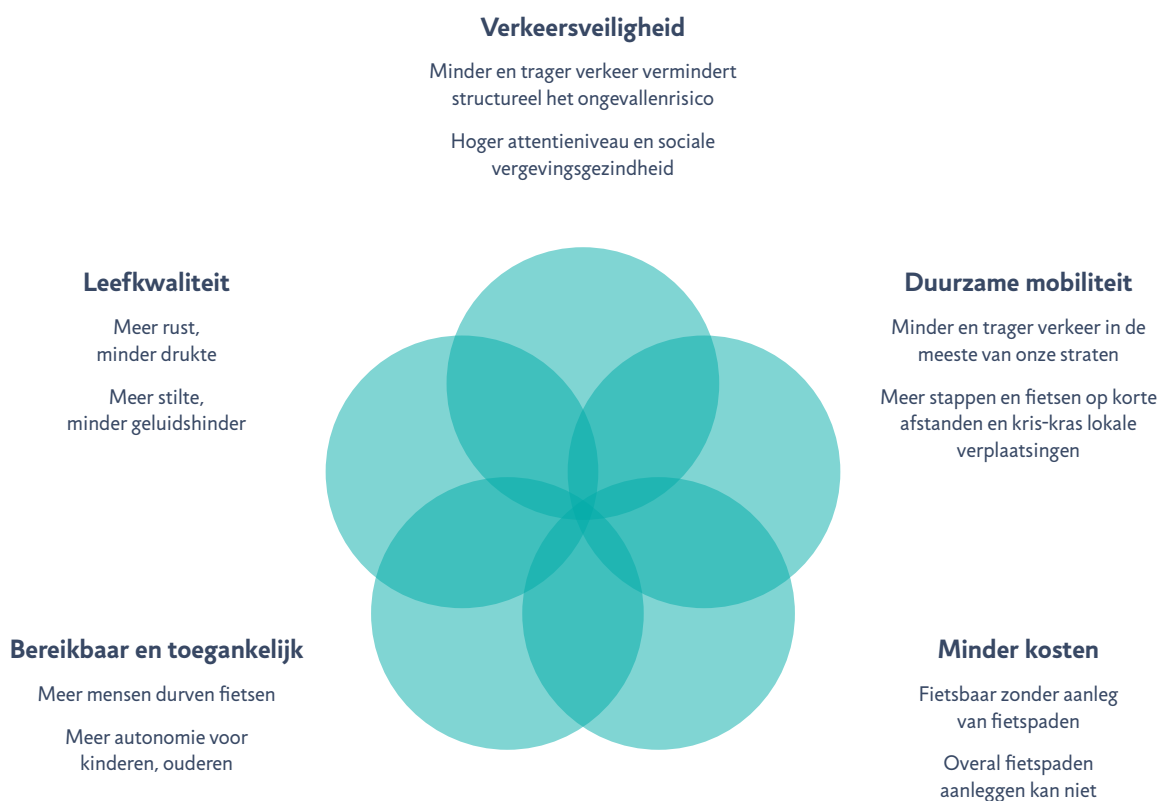
In MIX-wijken kunnen meer kinderen, ouderen en mensen met mobiliteitsbeperkingen zich autonoom verplaatsen in een verkeersluwe omgeving. Meer mensen kunnen en durven er stappen en fietsen: zij die minder goed met druk verkeer kunnen omgaan, en iedereen die de nabijheid van verkeer gewoon onveilig en onprettig vindt en dan liever zelf de auto neemt. Kinderen kunnen zo op een jongere leeftijd alleen naar school, sportzaal of muziekacademie stappen en fietsen in plaats van op de achterbank te zitten. Wie moeizamer of trager te been is en wie fysieke of cognitieve beperkingen heeft, kan zich hier beter redden zonder hulp van anderen. Het ontwerp van de openbare ruimte is namelijk universeel toegankelijk, met erfconcepten en gelijkgrondse oversteekmogelijkheden, visueel leesbaar en met geregelde rustpunten. Minder-mobielen worden zo voor lokale verplaatsingen minder afhankelijk van de auto. Voor sommigen is de auto onontbeerlijk: ook die komen nu vlotter en rustiger de wijk in en uit.

### Bereikbaar

MIX-wijken worden beter multimodaal bereikbaar. Bezoekers komen er vlotter via wandel-, fiets- en OV-routes. Binnen de wijk raken zij zo vlot op hun bestemming. Autoverkeer kan overal bij, ongehinderd door sluipverkeer, maar het rijdt rustig en kiest de juiste aankomstroute. Verkeersdrukke bij scholen vermindert doordat er meer wordt gestapt en gefietst én door minder sluipverkeer.

### Leefkwaliteit

Een MIX-wijk is een prettiger en rustgevender beleving voor wie er woont en werkt. Minder en trager autoverkeer betekent minder drukte, minder lawaai, minder vervuiling, minder stress. Het is prettiger om op straat te komen, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Tegelijk is er ruimte voor andere activiteiten, prettiger soorten 'drukte' zoals kinderspelen, terrasjes en animatie. Leefkwaliteit is een betere term dan het traditionele 'leefbaarheid', dat een nogal minimale vereiste lijkt.



Figuur 8: Brede mobiliteitsbaten van MIX-wijken



## 3.2 Brede maatschappelijke baten

Werken aan MIX-wijken draagt bij tot een duurzame samenleving in de meest brede zin.

### Gezond

MIX-wijken maken ons gezonder. We krijgen meer lichaamsbeweging, omdat we er vaker stappen en fietsen, en zo een sedentaire levensstijl en obesitas tegengaan. De luchtkwaliteit verbetert er door minder auto-emissies. Dat zijn lokaal rechtstreeks voelbare baten. Breder beschouwd zijn MIX-wijken ook preventiebeleid, dat kosten bespaart op gezondheidszorg voor de samenleving en voor het individu.

### Sociaal

MIX-wijken bevorderen sociale interactie. Autoluwe straten en pleinen zijn aantrekkelijker om wat 'meer buiten te komen' en bevorderen zo de sociale deelname van individuen. Meer mensen op straat bevorderen dan weer de levendigheid en de sociale veiligheid. De aantrekkelijkste ruimten zijn namelijk die waar veel mensen zijn. En zonder het barrière-effect van druk en snel verkeer en meer ruimte voor ontmoetingsplekken zijn de kansen groter voor geregelde contacten tussen burens en bezoekers, wat bevorderlijk is voor de sociale cohesie.

### Openbare ruimte

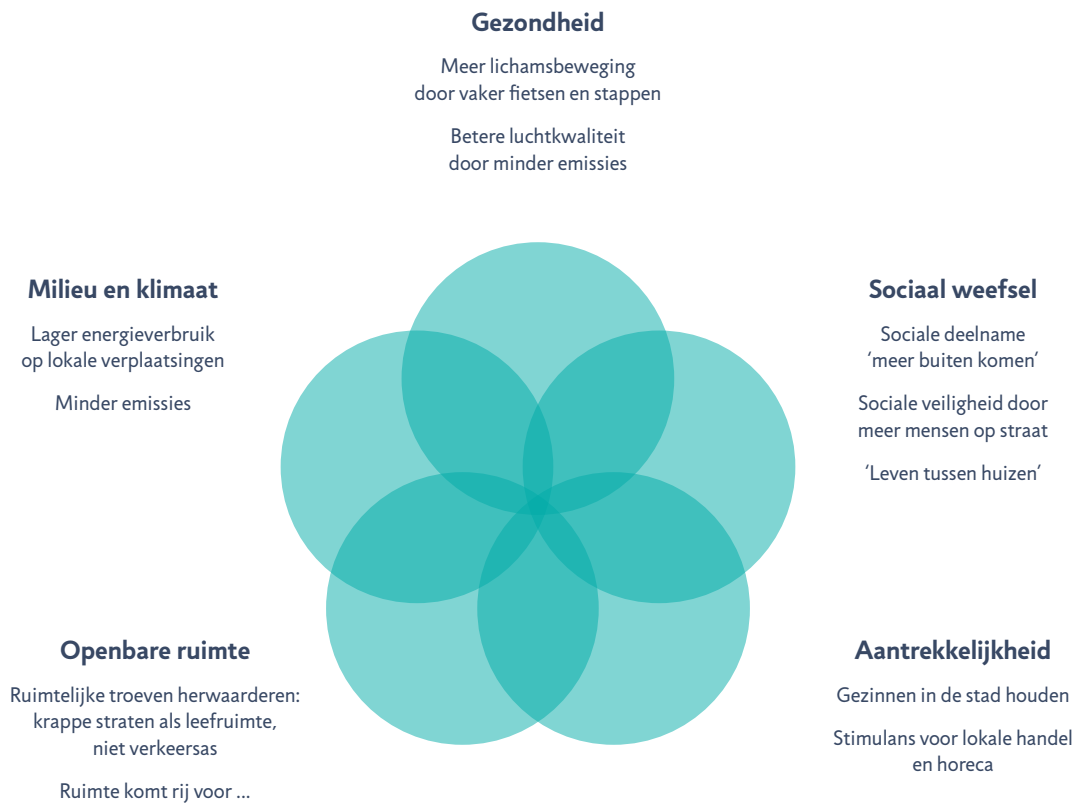
In MIX-wijken krijgt de openbare ruimte nieuwe kansen. Straten en pleinen kunnen weer in de eerste plaats leefruimte worden, als woonstraat, leefstraat, erf of shared space. En minder ruimte voor rijdende en stilstaande auto's betekent meer plek voor groen, waterbuffers, spel- en ontmoetingsruimte. Verkeersluwe trage wegen, netwerken van pleinen en speelweefsels zorgen voor een vervlochten geheel van nuttige én prettige routes en plekken.

### Aantrekkelijk

Een vlot en prettig wandelbare en fietsbare buurt trekt zowel bewoners, klanten als bedrijven aan. MIX-wijken zijn een troef om gezinnen in de stad of in de dorpskern te houden, en ook ouderen en zorgbehoevenden hebben er baat bij. MIX-wijken zijn een stimulans voor lokale handel en horeca, die meer baat heeft bij een uitnodigende, verblijfsvriendelijke omgeving én multimodale bereikbaarheid – ook met de auto – dan bij stromen doorgaand verkeer. Voorts kiezen werknemers vaker voor een vlot bereikbare en prettige MIX-omgeving dan voor een monotoon bedrijventerrein aan de snelweg.

### Milieuvriendelijk

MIX-wijken verminderen de lokale emissies en luchtkwaliteit. Tegelijk dalen ook de totale emissies en het energiegebruik van het vervoer, doordat we meer gaan stappen en fietsen op kortere afstanden. In de openbare ruimte komt plek voor vergroening en ontharding.



Figuur 9: Brede maatschappelijke baten van MIX-wijken

## 3.3 Een nieuwe logica

De winsten zijn indrukwekkend, zeker als we MIX-wijken tot een speerpunt maken en vanaf nu op grote schaal gaan uitrollen.

Velen zullen overtuigd zijn door de potentiële baten voor zichzelf en hun buurt. Maar bij verandering hoort ook weerstand, dat is logisch en normaal. Werken aan een MIX-wijk betekent soms stevige veranderingen, en die betekenen angst om te verliezen wat je al hebt en onzekerheid over wat gaat komen. Het is belangrijk om door te zetten, want we weten ook dat achteraf, als mensen de baten ervaren, de tevredenheid groot is. Meer nog, velen zijn dan al vergeten dat ze ooit tegen waren. Die weerstand en angst moeten we wel adresseren. Belangrijk is al dat we komen met een goed uitlegbare en begrijpelijke samenhangende aanpak (deel 4) en door via een participatieproces op zoek te gaan naar vraag- en draagvlak (deel 5).

Het is belangrijk om goed inzicht te hebben in de weerstanden. Niet door ze te bekijken als losse weerstanden en daar telkens een tegenargument voor te bedenken om te pogen argumenteren. Wel door te snappen uit welke visie, uit welke logica en uit welke emoties ze voortkomen en daar consequent de MIX-logica tegenover te plaatsen.

### De auto-(h)eerst-logica

- De auto is nu eenmaal het belangrijkste en meest fundamentele vervoermiddel voor de meeste mensen.
- De auto moet dan ook zo vlot mogelijk overal komen, met zo weinig mogelijk oponthoud en omwegen. Hij moet bovendien zo vlot mogelijk geparkeerd kunnen worden, liefst voor de deur.
- Auto's gaan dus onvermijdelijk op heel veel straten, ook in de wijken, sterk aanwezig zijn en heel wat plaats innemen.
- Dat creëert heel wat conflicten en spanningen, lastige situaties en moeilijk te respecteren regels, zodat weggebruikers elkaar ervaren als roekeloze concurrenten of vijanden.
- Daarom, om de straten fietsbaar te maken, moeten we dus auto's en fietsers bij voorkeur in zo veel mogelijk straten van elkaar scheiden – wat trouwens dan ook geldt voor voetgangers en openbaar vervoer.
- Fietspaden zijn dan de enige echte garantie op veiligheid. Dat vinden ook veel fietsers en (nog-)niet-fietsers.
- Maatregelen om auto's om te leiden of verderaf te laten parkeren, worden ervaren als verlies van autogemak of potentieel verlies van bereikbaarheid, klanten en economische dynamiek.

### Het wij(k)denken

- De meeste straten liggen in lokale wijken, en die zijn in de eerste plaats een woon- en leefomgeving.
- We willen in onze wijken dan ook in de eerste plaats straten en pleinen waar het goed toeven is, waar ook kinderen en ouderen zich veilig en prettig kunnen verplaatsen, met schone lucht en weinig lawaai, en een mooie en groene omgeving.
- Dat is allemaal onmogelijk als er te veel en snel verkeer door de wijk gaat én veel ruimte opgaat aan geparkeerde auto's. In lokale straten willen we weinig en traag verkeer – dat vragen veel bewoners. Trouwens, in grotere kernen en steden heeft doorgaans ruim de helft van de gezinnen geen auto. En in verhouding tot het autobezit gaat vaak te veel openbare ruimte op aan parkeergelegenheid.
- Doorgaand verkeer hoort dus niet thuis in de wijken. Wie er moet zijn met de auto, moet er wel nog in- en uit kunnen, maar wel traag rijdend en via de beste aanrijroute. Verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, hoort hier niet thuis en moet op de grotere verbindingswegen omheen de wijk rijden.
- Dan kunnen we ook in de meeste straten gewoon gemengd verkeer hebben. Met af en toe een paar traag rijdende auto's lukt dat perfect. Iedereen beseft dat dit een lokale wijk is, en we passen wel op voor elkaar, voor spelende kinderen, voor overstekende oudjes die slecht te been zijn of voor slechtzienden en rolstoelgebruikers.
- Fietsen gewoon mengen met autoverkeer is helemaal veilig en prettig, als we er tenminste voor zorgen dat de wijk autoluw is.
- Maatregelen om auto's om te leiden en wat verderaf te laten parkeren creëren dus een enorme winst voor de leefkwaliteit in de wijk én voor de samenleving. Het ongemak met de auto is al bij al erg beperkt en vooral een kwestie van een aanpassingsperiode. Auto's kunnen nog overal bij, en handel en horeca krijgt meer klanten te voet en met de fiets over de vloer.



## 4. Aan de slag met mobiliteit in MIX-wijken

Hoe gaan we concreet aan de slag om een MIX-wijk te realiseren? Het kern-gereedschap bestaat uit een beperkt aantal heldere verkeerskundige principes en mobiliteitsmaatregelen. Die creëren dan de kansen voor meerwaarde-creatie op bredere maatschappelijke domeinen. Met dat gereedschap kunnen we aan het werk zowel in bestaande wijken als in nieuwe ontwikkelingen.

### 4.1 Basisprincipes

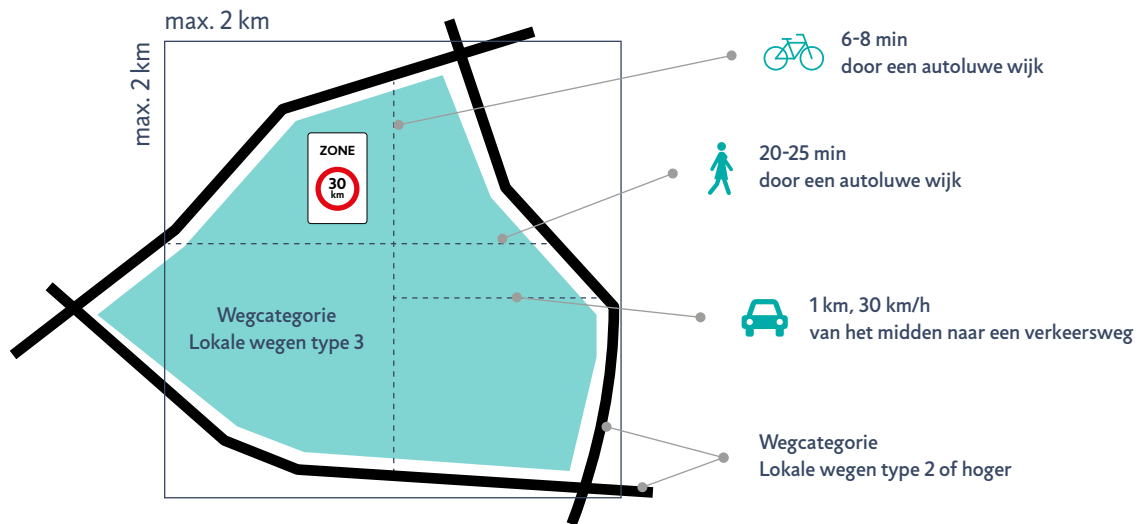
Om MIX-wijken vorm te geven, moeten we ze eerst goed afbakenen. Verkeerskundig hebben we daarvoor een heldere wegcategorisering nodig én even heldere principes over scheiden en mengen die daarmee samengaan.

#### Bepaal verblijfsgebieden

We bakenen de MIX-wijken verkeerskundig af als elk geheel van lokale straten tussen verbindingssassen. Dat noemen we verblijfsgebieden. Daarmee bedoelen we een buurt waar enkel lokaal bestemmingsverkeer wenselijk is. De openbare ruimte moet er in de eerste plaats dienen om te 'verblijven' en niet om doorgaand autoverkeer te verwerken (categorie lokale wegen type 3). Om die wijken heen lopen dan straten met wel een min of meer belangrijke verkeersfunctie waarlangs we doorgaand verkeer leiden. Dat kan gaan van kleinere lokale verbindingswegen tussen wijken of kernen (categorie lokale wegen type 2 of 1) tot de grotere verkeersassen (categorie secundaire wegen).

De nauwkeurige verkeerskundige definitie kunnen we dus formuleren vanuit de wegcategorisering. Een MIX-wijk is een gebied binnen de bebouwde kom van lokale wegen type 3, afgebakend door straten van categorie lokale weg type 2 of hoger.

Een MIX-wijk kan best ruim zijn, tot 1 à 2 km doormeter. In een wijk van 2 km op 2 km kan je ruim 20 minuten stappen zonder grote verkeersstromen tegen te komen, en 6 tot 8 minuten fietsen. Met een snelheidslimiet van 30km/h is het met de auto 2 à 3 minuten rijden van het midden van de wijk naar een verkeersas eromheen (afhankelijk van het aantal kruispunten die wat vertragen).



Figuur 10: MIX-wijk op basis van wegcategorisering en reistijd.

## Mengen waar het kan / scheiden waar het moet

Aan de categorisering hangen meteen ook principes voor fietsen mengen of scheiden vast. Anders gezegd: kan het zonder fietspad of is een fietspad noodzakelijk? Die keuze hangt samen met hoe snel er gereden mag worden en hoeveel verkeer aanvaardbaar is. Fietsen op de weg zonder fietspad kan perfect, als er maar weinig en traag rijdend autoverkeer is. Iets technischer: het snelheidsregime (de maximaal toegelaten snelheid) en de verkeersintensiteiten (het aantal motorvoertuigen per uur of per etmaal) bepalen of mengen kan vanuit de verkeersveiligheid (objectieve veiligheid) en de beleving (subjectieve veiligheid). Op erg drukke fietsroutes hoort dan weer extra fietscomfort, wathet criterium van de fietsintensiteit is.

Gemengd verkeer betekent dat er geen fietspad is, dat wil zeggen geen strook exclusief voor de fietser. Gemengd verkeer kan nog wel diverse vormen aannemen:

- Gemengd verkeer als gewone straat met 30km/h;
- Gemengd verkeer met fietssuggestiestrook (geen reglementaire status) – gemotoriseerd verkeer rijdt over de strook en mag erop parkeren (als er geen parkeerstrook



is); een goed zichtbare strook onderlijnt de aanwezigheid van fietsers en suggereert de beste positie voor de fietser. Zo rijdt die niet te dicht tegen de kant aan en houden automobilisten beter afstand. Een fietssuggestiestrook versmalt ook de weg visueel, wat aanzet tot snelheid matigen;

- Gemengd verkeer als fietsstraat (opgenomen in de wegcode) – de fietser heeft er voorrang, mag de hele breedte van de weg (of zijn rijrichting) gebruiken en de auto mag de fietser niet inhalen; er geldt 30km/h;
- Gemengd verkeer als woonerf (opgenomen in de wegcode) – de voetganger heeft er voorrang en mag de hele breedte van de weg gebruiken; auto's rijden max. 20 km/h.

Onderstaande beslissingstabel brengt de principes met elkaar in verband en geeft richtwaarden voor intensiteiten. Dit zijn geen harde drempels, en ze overlappen ook soms. De uiteindelijke afweging gebeurt rekening houdend met de lokale situatie. De tabel is gebaseerd op een vergelijkende literatuuranalyse van internationale richtlijnen en kennis.<sup>7</sup>

Wegtype	Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fiets Basis	Fiets Hoofdnetwerk
Lokaal type 3	30	< 3500	Gemengd	Fietsstraat (intensiteit fiets > auto)
		> 3500		Fietspad
Lokaal type 1, 2	50	niet relevant		Fietspad
Secundair	70	niet relevant		Vrijliggend fietspad

Tabel 1: Keuzeschema voor fietsinfrastructuur

① **Extra informatie bij de tabel**

- De snelheden zijn de maximaal toegelaten snelheden (niet de werkelijke snelheden).
- De intensiteit is het totaal van beide rijrichtingen.

De intensiteit is uitgedrukt per etmaal. Een vuistregel is dat het aantal voertuigen op één uur tijdens de spits een tiende is van het aantal per etmaal. Dit gaat uit van een klassieke spreiding over de dag maar dat kan per straat weer anders zijn, bijvoorbeeld door pieken bij specifieke locaties of evenementen.

7 Nederlandse richtlijnen leggen de grens voor mengen rond de 4000. De grens is voor Vlaanderen op 3500 gebracht rekening houdend met de cijfers van de Straatvinkenobservaties, de doorgaans smallere straatprofielen en minder intensieve handhaving in Vlaanderen, en een bewuste hogere ambitie voor luchtkwaliteit.

Deze tabel moeten we goed gebruiken. Hij geeft aan hoe we kunnen schuiven met snelheid, intensiteit en fietsinfrastructuur om mengen mogelijk te maken. Concreet zegt de tabel: op straten in een MIX-wijk horen 30 km/h én minder dan 3500 voertuigen per etmaal, met fietsen in gemengd verkeer. Als intensiteiten en snelheden hoger liggen, moeten we niet fietspaden willen aanleggen, maar wel sturen naar minder verkeer en trager verkeer zodat mengen wél kan. De keuze voor scheiden wordt dus niet automatisch gedictieerd door de huidige verkeersdruk- en snelheden. Als we dat wel doen, accepteren we elke verkeersdruk, ook als hij onaanvaardbaar is in een verblijfsgebied, zoals sluipverkeer.

## 4.2 Kernmaatregelen

Om de visie te realiseren zijn twee kernmaatregelen nodig: een circulatieplan en zone 30. Voor de helderheid wordt het hier voorgesteld alsof we van een wit blad beginnen. In de praktijk kan dit een checklist worden om bestaande wijken aan te toetsen.

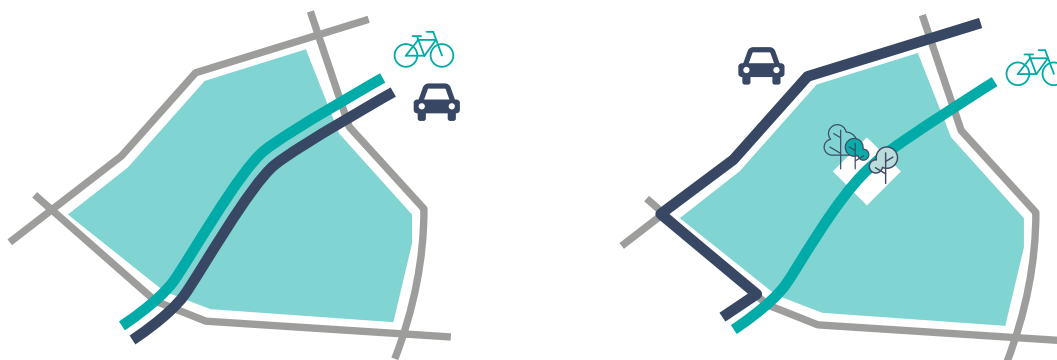
### Voer een verkeersluw circulatieplan in

In sommige wijken zit helemaal geen doorgaand verkeer, omdat er door hun ligging gewoon geen enkele interessante route doorheen gaat. Of zo weinig dat de intensiteiten laag blijven en mengen toch kan. Mooi, houden zo.

Waar duidelijk wel te veel doorgaand verkeer is, moeten we daarop sturen. Niet door één knelpunt lokaal aan te pakken, want dan dreigt het probleem enkel te verschuiven naar de volgende straat, maar wel met een samenhangend circulatieplan voor de hele wijk.

Elke plek blijft autobereikbaar voor wie daar echt nood aan heeft, voor hulpdiensten, voor leveringen enz. Elke wijk heeft een beperkt aantal in- en uitgangen of **poorten**. Daarbij geldt wel het principe: gemotoriseerd verkeer dat de wijk binnenrijdt, doet dat via de poort het dichtst bij zijn bestemming, zodat het zo weinig mogelijk over wijkstraten moet rijden. Dus niet aan de ene kant de wijk binnenrijden om hem helemaal te doorkruisen tot de andere kant.

Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes is een sterke maatregel. Vaak vinden we op één route zowel sluipverkeer als fietsers, logisch omdat beide interessante rechtstreeks verbindingen zoeken weg van de grote assen. Het sluipverkeer weghalen maakt meteen de route autoluw, aantrekkelijk voor de fietser én ook korter en sneller dan met de auto. Dat effect kunnen we nog ondersteunen door ze als fietsroute te benoemen, te bewegwijzeren en uit te rusten, bv. als fietsstraat. Als we die aaneenschakelen doorheen aangrenzende MIX-wijken, ontstaat een verbindende hoofdfietsroute.



- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig, inefficiënt

- Een filter leidt auto's uit de wijk weg, naar de verbindingsweg
- De wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
- Fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
- Veilig, prettig, efficiënt

Figuur 11: Voer een verkeersluw circulatieplan in

Een circulatieplan werkt vaak met **rijrichtingen**: tweerichting in eenrichting omvormen, of een doorlopende route van eenrichtingsstraten breken door tegenovergestelde eenrichtingsstraten. Dat kan helpen, maar als dat de enige maatregel is, heeft het ook zijn beperkingen. Het doorgaand verkeer kan hardnekkig zijn, en verschuiven of zich aanpassen. Of toch op korte wegvakken soms tegen de richting in rijden, wat ook handhaving nodig maakt. En voor bewoners wordt het al gauw een labyrintachtig kluwen.

Kiezen voor een **filter**<sup>8</sup> is doeltreffender, creëert meteen een meerwaarde en is leesbaarder met de auto. Een knip filtert het autoverkeer weg. Op een wegvak of een kruispunt kan het autoverkeer fysiek niet meer door, voetgangers en fietsers wel, mogelijk zelfs een bus met een bussluis. Dat kan vaak op een snelle manier met paaltjes of stadsmeubilair (planten, banken...). Ook een wegvak omvormen tot woonerf of shared space kan als knip worden ingezet. De auto kan er dan strikt genomen nog door, maar het ontwerp, het erfprincipe en de snelheidsbeperking van 20km/h geven de voetganger alle bewegingsvrijheid in de opengewerkte ruimte en de auto moet hem voorrang geven.

8 Een filter wordt soms een 'knip' genoemd (bv. Gent, Leuven) of een 'stop' (bv. Sint-Niklaas). Ook een 'lussenplan' steunt op 'filters' op doorgaande routes die verkeer terug leiden naar de richting waar ze zijn binnengereden.



Een slim gelokaliseerde filter levert direct veel winst op:

### **Doorgaand verkeer weg uit de wijk**

De eerste bedoeling is uiteraard om een sluiproute te knippen. Doorgaand verkeer wordt uit de wijk weggeleid naar de grotere wegen. Een filter op de juiste plek kan impact hebben op veel straten en de hele wijk.

### **Veiliger kruispunt**

Een kruispunt dat (deels) wordt geknipt, is overzichtelijker en veiliger – minder toelijdende straten, minder bewegingen en dus minder conflicten én ook minder verkeer.

### **Verkeersluwe straten**

Uit de straat op de voormalige sluiproute verdwijnt meteen alle verkeer (behalve bestemmingsverkeer), dus vanaf dag één winst in veiligheid, drukte, rust, luchtkwaliteit.

### **Extra openbare ruimte**

Bij het invoeren van een filter komt meteen ook ruimte vrij voor een pleinruimte, met groen, zitruimte of een ontmoetingsplek. Ook dat kan vaak snel met voorlopige low costingrepen, later met een definitieve en hoogwaardiger aanleg.

### **Concurrentiewinst voor stappen en fietsen**

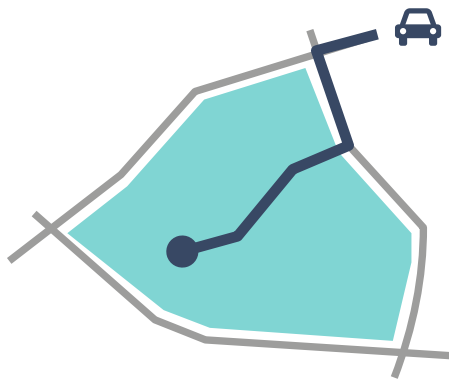
Te voet en met de fiets wordt in één klap een verkeersluwe route gecreëerd, rechtdoor, terwijl auto's worden omgeleid. Dat maakt ze dubbel zo aantrekkelijker dan de auto doordat ze prettiger én sneller zijn.

Het circulatieplan zal in veel gevallen meer dan één filter omvatten, op meerdere routes, om verschuivingen binnen de wijk te voorkomen of om te komen tot een globaal leesbaar lussenplan.

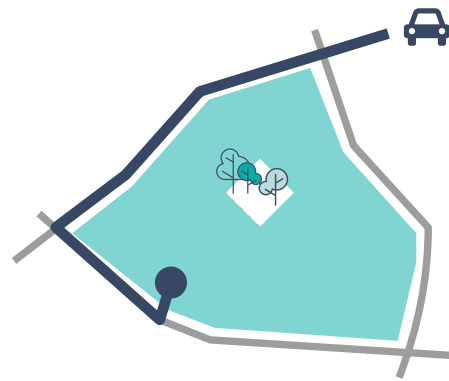
De impact op het autoverkeer is doorgaans beperkt.

### **Lokaal omrijden vergt vooral een aanpassing van gewoontegedrag**

Automobilisten blijven niet tot tegen een filter aanrijden om dan te gaan omrijden: ze passen hun route aan en kiezen al snel een andere route om de wijk te benaderen van een andere kant.



Dwars door je wijk naar je bestemming

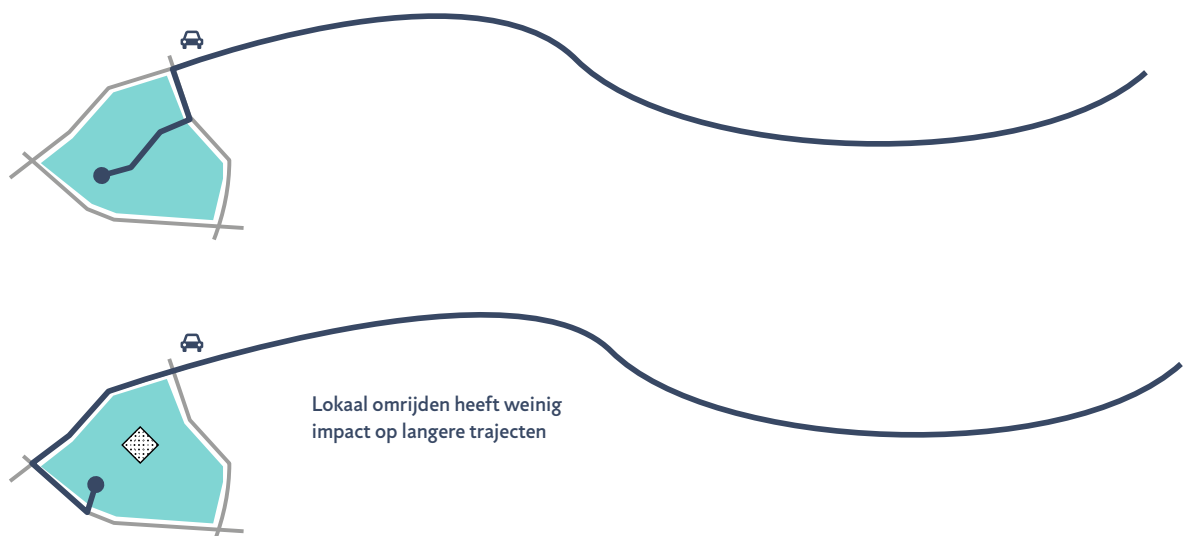


Naar je bestemming via de juiste ingang zo dicht mogelijk bij je bestemming, met minimale kilometers door de woonwijk

Figuur 12: Lokaal omrijden vergt vooral een aanpassing van gewoontegedrag

### Lokaal omrijden heeft beperkte impact op reisafstand en -tijd

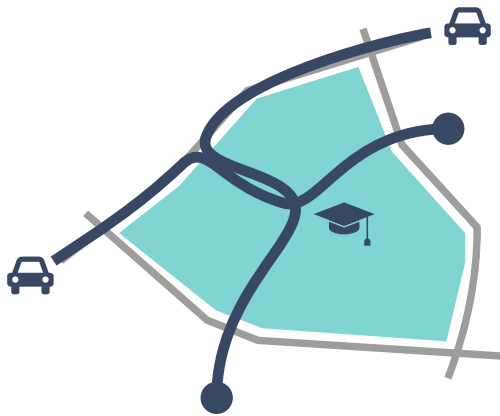
Het eerste en laatste stukje van de reisroute wordt wellicht wat langer, maar op een verplaatsing van pakweg 20 km is de omrijfactor (verhouding nieuwe afstand/tijd tegenover de vorige) verwaarloosbaar. Korte verplaatsingen met de auto binnen de wijk worden wel relatief langer, maar die zijn ook niet wenselijk: stappen of fietsen is daar meer geschikt. Korte autoverplaatsingen die echt nodig zijn (personen of goederen vervoeren) zijn wat langer, maar dat gaat over erg weinig, meestal occasionele verplaatsingen. Ook voor vuilnisophaling en hulpdiensten worden de routes aangepast, en voor noodgevallen kunnen knippen doorsteekbaar blijven door te werken met bijvoorbeeld *breekpaaltjes*, *verzinkbare paaltjes* of *ANPR-camera's* (nummerplaaitherkenning).



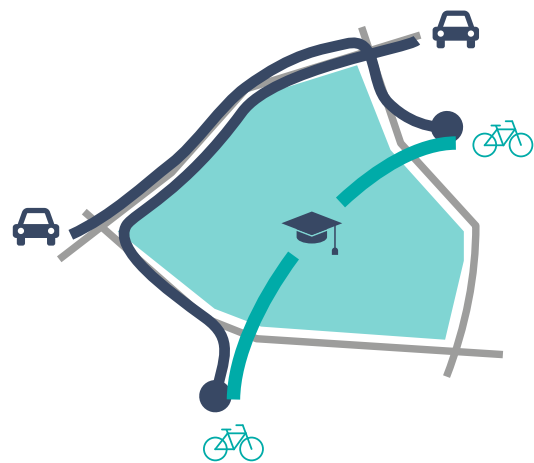
Figuur 13: Lokaal omrijden heeft een beperkte impact op reisafstand en reistijd

### Ketenverplaatsingen voor personenvervoer worden vaak overbodig

Lokale verplaatsingen maken vaak deel uit van langere ketenverplaatsingen. Typisch is op weg naar/van het werk je kind afzetten/oppikken aan school of hobby. Je doet dat met de auto, net omdat de schoolroute te onveilig is door druk verkeer. Maar de MIX-wijk is net kindvriendelijker, zodat kinderen meestal autonoom te voet of met de fiets overal naartoe kunnen én ze zo hun actieradius vergroten. Als ouder kun je dan met de auto meteen naar de hoofdweg, of misschien meefietsen en dan zelf doorfietsen, eventueel tot aan openbaar vervoer.



Ketenverplaatsingen: twee auto's rijden om door de wijk langs de school



Auto's gaan meteen naar de verbindingsweg

Kinderen stappen en fietsen zelfstandig naar school door de autoluwe wijk

Figuur 14: Ketenverplaatsingen voor personenvervoer worden vaak overbodig



## Voer een 30km/h zone in

De MIX-wijk wordt integraal één zone 30. De zonale aanpak heeft op zich al diverse voordelen (vergeleken met lokale wegvakken als zone 30):

- Bebording enkel nodig bij in- en uitgangen van de zone;
- eenvoudig te begrijpen en uit te leggen: “in dat gebied tussen die assen is het 30 km/h”;
- makkelijker te respecteren dan steeds wisselende snelheidslimieten;
- makkelijker te handhaven door de politie.

De zone 30 in één keer invoeren over de hele wijk is een fundamentele en principiële keuze, die een consequente boodschap stuurt aan alle gebruikers.

- Wordt er de facto al erg traag gereden, bv. in smalle straatjes met veel kruisingen, dan nog is die boodschap belangrijk, zodat iemand die toch sneller rijdt weet dat hij in de fout gaat. Zeggen dat de snelheid toch al laag ligt, en dat we dus 50km/h kunnen blijven toelaten, is onlogisch.
- Wordt er sneller gereden in nog te brede straten met weinig handhaving, dan nog heeft de zone 30, enkel met bebording, meteen effect: de snelheden dalen al aanzienlijk, omdat de meeste bestuurders de limiet respecteren en makkelijker een constante snelheid aanhouden in een hele zone dan op korte wegvakken. En de norm is fundamenteel: ook op een snelweg kan je sneller dan 120 km/h, maar toch mag het niet.

Verwachten of eisen dat een zone 30 vanaf dag één 100% wordt gerespecteerd, is onrealistisch en hoeft ook niet. Eén keer het juiste signaal is gestuurd, versterkt de werking progressief.

- Gedragsverandering heeft tijd nodig: gebruikers wennen geleidelijk aan de snelheidsbeperking.<sup>9</sup>
- Progressief en op basis van monitoring en klachten wordt de zone 30 leesbaarder en doeltreffender gemaakt met maatregelen, heraanleg en handhaving.

Geef de MIX-wijk een **leesbaar wegbeeld**. Zorg ervoor dat de lokale straat ‘zichzelf uitlegt’ (self-explanatory road): iedereen die de wijk binnenkomt, moet spontaan aanvoelen dat hij zich in lokale straten bevindt, waar de fietser en voetganger op hun gemak zijn en de auto’s te gast zijn.

<sup>9</sup> Recent onderzoek van VIAS geeft aan dat de 30km-beperking met de jaren beter wordt gerespecteerd, ondanks het nog vaak fragmentarische karakter.

Pas daarvoor onderstaande principes consequent toe op alle lokale straten.

- Poorteffecten aan de in- en uitgangen van de MIX-wijk: wegversmalling, doorlopende trottoirs (drempel effect voor in- en uitrijdend verkeer), voorrang verlenen aan de verbindingsweg, groenelement;
- rijbaan zo smal mogelijk voor de auto, de rest zo ruim mogelijk verdelen;
- geen belijning;
- voorrang van rechts (geen voorrangswegen, geen lichten, geen rotondes);
- compacte kruispunten, stoepverbredingen;
- kruispuntaccentuering (materialen, kleur);
- geen oversteekplaatsen voor voetgangers.

Dit is een wegbeeld dat past bij weinig en traag verkeer. Als de indruk heerst dat toch belijning of lichten of oversteekplaatsen nodig zijn, dan is dat doorgaans omdat er te veel verkeer langskomt, en dan moet in eerste instantie die verkeersdruk omlaag. Als we toch kiezen voor dat soort inrichtingen, gaat meteen ook het beeld van lokale straat verloren. Een oversteekplaats is natuurlijk een voetgangersvoorziening, maar ze accentueert toch vooral het verkeerskarakter én verbiedt de voetganger ook om ernaast over te steken. Ook voor slechtzienden of minder mobiele mensen zijn oversteekplaatsen niet echt nodig in een reëel verkeersluwe wijk, met weinig en traag verkeer.

## 4.3 Meerwaarde

**Met deze principes en kernmaatregelen realiseren we al het gros van de mobiliteitsbaten én de maatschappelijke baten – ook op het vlak van gezondheid, sociale beleving, economisch potentieel enzovoort.**

In een integrale aanpak kan dit als springplank worden gebruikt om de effecten te versterken. Hieronder volgt een greep uit de mogelijkheden.

- Heraanleg van openbare ruimte en ontmoetingsplekken;
- uitbouw en opwaardering van trage wegen;
- ontwikkeling van meer groen en blauw;
- ondersteuning lokale economie;
- ondersteuning van sociale cohesie, wijklevens, jongerenwerking enz.;
- versterking van het speelweefsel;
- versterking van OV-bereikbaarheid (routes, bediening);
- ondersteunend parkeerbeleid – buurtgarages, randparkings;
- bouwnormen rond auto-en fietsparkeren, voortuintjes enz.





## 5. Samen bouwen aan MIX-wijken

Met een sterke visie (deel 2), een helder besef van de baten (deel 3) en het basisgereedschap (deel 4) zijn we al stevig uitgerust om MIX-wijken te gaan uitbouwen.

Om ook succesvol te zijn en tot reële uitvoering te komen, moet ook het proces goed worden aangepakt zodat van meet af aan zo veel mogelijk mensen en partijen overtuigd meebouwen aan de MIX-wijk. Veel gemeenten willen immers al jaren en almaar sterker in die richting, en veel meer burgers vragen het ook. Maar vaak is het worstelen met een moeizaam proces, weerstanden en obstakels en worden projecten soms afgeblazen.

### 5.1 Mix de ruimte: van straat naar wijk

Verenig een wijk met een brede visie op leefkwaliteit in de hele wijk, niet door ad hoc oplossingen voor verkeersknelpunten in enkele straten.

Vaak is de aanleiding een aantal klachten een verkeersknelpunt in een specifieke wijkstraat: hier wordt te snel gereden, er komt te veel verkeer door, het is hier onveilig voor fietsers, de fietser zit klem tussen de auto's, het is te druk voor kinderen die naar school gaan, er komen te zware vrachtwagens langs, voetgangers kunnen slecht oversteken, er is zoekverkeer naar een parkeerplek enz.

Gebruik die kans en trek de discussie open naar de hele wijk én naar andere domeinen.

Voer de discussie meteen op wijkniveau. Alle bevragingen, analyses en oplossingsrichtingen gaan over de wijk, nooit alleen over één straat.

Verken het “vraagvlak”: bundel vragen en behoeften uit de hele wijk. Nodig bewoners en actoren uit om zich uit te spreken over de sfeer die ze in de wijk wensen, niet over specifieke maatregelen: wat stellen ze nu op prijs in de wijk, wat gaat erg goed, wat zijn de sterkten; en wat willen ze prioritair verbeterd zien, wat zijn de potenties, waar dromen ze van?

Bepaal globale doelstellingen voor de wijk, binnen een consequent kader van wegen-categorisering en leg dat ook uit. Werk naar een globaal multimodaal circulatieplan toe.

Verbind het verkeersverhaal met bredere ingrepen in de openbare ruimte.

Focus op de gegenereerde winsten voor de bredere leefkwaliteit in de hele wijk en voor diverse groepen.

#### ⚠ Valkuil

Vaak gaat men op klachten in met goedbedoelde lokale ingrepen om op die precieze straat het knelpunt weg te nemen: snelheidsremmers, een wegversmalling, een knip, een oversteekplaats, een tonnagebeperking, veiliger heraanleg van een weg of kruispunt enz. Dat kan reële winst opleveren en de vragers tevreden stellen. Maar we zien ook dat zo'n ad hoc knelpuntaanpak veel risico's in zich draagt:

- Geen oplossing ten gronde (één fietsknelpunt oplossen verbetert niet de hele route);
- mogelijk een reële verschuiving van het probleem naar andere straten;
- weerstand tegen 'vervelende' ingrepen van bewoners en actoren op de plek zelf;
- weerstand elders in de wijk, bijvoorbeeld tegen omrijden met de auto.

Het resultaat is verdeeldheid en polarisering, waarbijieder zijn straat verdedigt. En dat kan leiden tot mobilisering van verzet en petities.

#### ⚠ Valkuil

Vaak heeft men de neiging om eerst een integrale audit uit te voeren, met uitgebreid onderzoek alle aspecten te bestuderen en becijferen, én alle specifieke locatiegebonden kwesties te gaan analyseren. Het risico is dat men zich daar vastrijdt in erg tijd- en energierovende doorlichtingen van hyperlokale aspecten, door de bomen het bos niet meer ziet en lastige knelpunten elke globale aanpak dreigen te blokkeren. Eerst moet een heldere principiële keuze komen vanuit de categorisering op wijkschaal. Daarna en daarbinnen worden dan specifieke kwesties opgelost.



## 5.2 Mix domeinen: breed eigenaarschap

Zet van meet af aan een brede lokale coalitie op van beleidsmakers, beleidsdomeinen en burgeractoren, zodat een breed gevoel van eigenaarschap ontstaat.

Een MIX-wijkproject zal worden aangestuurd door de schepen en de dienst mobiliteit, omdat daar de kernmaatregelen liggen. Maar het moet ook een gezamenlijk project worden van het college en over alle beleidsdomeinen heen. Betrek velen erbij van bij het begin, want;

- hun input is nodig om tot een integraal project te komen;
- hun ambassadeurschap is nodig om het te laten slagen.

De belangrijkste lokale actoren, en wat zij kunnen bijdragen aan de MIX-wijk.

### College

Niet alleen de schepen van mobiliteit draagt de MIX-wijk, maar het hele college. Elke schepen kan vanuit zijn domein bijdragen en realisaties enten op de MIX-wijk. Het college toont het voorbeeld door te stappen en te fietsen voor korte verplaatsingen.

### Intern verkeersoverleg

De mobiliteitsactoren bij de lokale overheid (schepen, mobiliteitsambtenaar, ontwerp en onderhoud, politie enz.) komen in veel gemeenten geregeld samen (in een verkeerscel of technisch overleg). Zij denken van bij het begin al door over verkeersscenario's, schatten de impact en de risico's is en voorspellen mogelijke aandachtspunten en weerstanden.

### **Communicatiedienst**

De communicatieverantwoordelijke werkt wervende communicatiestrategieën uit om een wij(k)gevoel te creëren rond de baten van de MIX-wijk en actieve participatie in goede banen te leiden.

### **Externe mobiliteitsactoren**

Actoren zoals AWW, DeLijn en NMBS of privé-mobiliteitsaanbieders (autodelen, deel-fietsen...) worden geïnformeerd en kunnen meedenken over aanvullende maatregelen op hun terrein.

### **Politie**

Verkeerspolitie en wijkagenten spelen een rol als doorgeefluik en ambassadeurs: zij leggen de MIX-wijk uit en de winsten voor verkeersveiligheid en melden bezorgdheden. Als handhavers staan ze ook borg voor de veiligheid, de goede uitvoering en het respect van maatregelen, en signaleren zijn problemen.

### **Scholen**

Schooldirecties, leerkrachten, ouders en wellicht vooral de kinderen zelf worden actieve ambassadeurs, doen mee aan acties of bedenken ze zelf, geven ook het voorbeeld.

### **Burgerverenigingen**

Verenigingen en comités actief in de wijk (wijkcomité, de Fietsersbond, jeugdvereniging, seniorenvereniging...) delen hun terreinexpertise, denken mee vanuit hun behoeften, organiseren ondersteunende acties.

### **Jeugddienst**

De jeugddienst versterkt de speluitrusting in wijk en betreft jongeren bij de uitvoering en acties, bijvoorbeeld verfraaiing.

### **Sociale werking**

De MIX-wijk biedt kansen om de maatschappelijke deelname te bevorderen en participatief mee te werken aan verfraaiing of gedeelde verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte.

### **Groendienst / milieu / openbare ruimte**

De MIX-wijk wordt ondersteund door initiatieven voor meer groen en blauw, afwatering, verfraaiing, stadsmeubilair enz.

### **Handel en lokale economie**

Handelaars worden ondersteund bij communicatie naar hun klanten over de MIX-wijk, bij acties om stappen en fietsen te ondersteunen, bij extra faciliteiten in de openbare ruimte, bij de organisatie van het parkeren enz.

### Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke ordening ontwikkelt een langetermijnvisie over MIX-wijken, over retrofitting en nieuwe wijken, over doorsteekbare bouwblokken voor fietsers en voetgangers, over bouwnormen en parkeervoorzieningen voor fiets en auto enz.

### GEORO<sup>10</sup>

De brede groep stakeholders betrokken bij ruimtelijk ontwikkeling denkt mee over de MIX-wijken in de gemeente, op korte en langere termijn, in bestaande en nieuwe wijken.



## 5.3 Mix de participatie: meepraten, meedenken, meedoen

Mobiliseer actief een breed scala van lokale actoren rond de doelstellingen van de MIX-wijk, laat ze meedenken over maatregelen en meedoen bij de uitvoering.

De meeste lokale actoren zullen winnen bij de MIX-wijk. Het is zaak om deze kritieke massa te horen en achter het project te kunnen scharen. Terechte bezorgdheden moeten expliciet worden gehoord en geadresseerd, maar dan binnen de klijtlijnen van de doelstellingen. Soms kan een minderheid van heftige tegenstanders zwaar op het debat wegen met klachten, tussenkomsten op vergaderingen, lobbying en petities. Zeker dan is het zaak om te investeren in brede participatie en communicatie.

10 Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening

### Krijtlijnen

Wees heel helder over de brede doelstellingen van de MIX-wijk, vertaald naar de specifieke wijk. Communiceer die constant en gebruik ze als de krijtlijnen: daarbinnen wordt het debat gevoerd, daarbinnen worden oplossingen gezocht, daaraan worden de resultaten getoetst. Bij die krijtlijnen horen het streefbeeld van de MIX-wijk (deel 2), de brede baten die we willen realiseren (deel 3) en de principes van categorisering, scheiden en mengen (deel 4). Daarbinnen wordt dan gezocht naar een pakket concrete maatregelen passend bij de wijk. Elke maatregel en elke voorstel moet bijdragen aan de doelstellingen. Op die manier vermijden we dat discussies zich te snel focaliseren op een stellingenoorlog rond concrete maatregelen.

### Wervend en transparant

Communiceer altijd over de brede te bereiken winsten op wijkniveau. Kindvriendelijkheid, seniorenvriendelijkheid, gezondheid en verkeersveiligheid blijken vaak de meest wervende argumenten. Op mobiliteitsvlak zijn prettig en veilig fietsen en stappen een argument. Zet daarbij ook de aantrekkelijk reistijden met de fiets in de verf vergeleken met de auto op lokale trajecten. Zorg ook voor feestelijke evenementen samen met lokale actoren (handelaars, scholen, fietsers...) die zo in het zonnetje komen te staan. Communiceer tegelijk ook moedig en ondubbelzinnig over aanpassingen en beperkingen voor het autoverkeer. Noem een knip een knip, maar leg ook uit waarom die er komt en welke winsten dat oplevert. Help automobilisten hun gedrag aanpassen door heldere informatie over gewijzigde routes.

### Brede participatie

Investeer in een zo breed mogelijk participatietraject bij bewoners en actoren in de wijk. De omvang zal afhangen van de dichtheid en de diversiteit van de wijk. Naast meer wervende en community buildingevenementen, zijn dit een aantal manieren om hen ook inhoudelijk te laten meedenken en meedoen.

- Werk met een brede klankbordgroep van bij de start om het proces te begeleiden, nog voor de concrete maatregelen zijn bedacht.
- Nodig iedereen uit om knelpunten en wensen voor de wijk te formuleren met een brede bevraging via folders, formuliertjes of sociale media.
- Organiseer workshops om bewoners en actoren zelf precieze knelpunten en verlangens te laten bepalen.
- Meng verschillende actoren, zodat ze elkaars gevoeligheden leren kennen.
- Ga ook gericht langs bij specifieke actoren.
- Nodig burgers uit op het terrein voor audits en wijkshouwen.
- Ondersteun actief initiatieven van de burgers om zelf oplossingen te testen of zelf actief bij te dragen aan de uitvoering (verantwoordelijkheid nemen voor groen, fietspooling organiseren enz.).



### Tegenstanders

Zorg dat de vaak zwijgende meerderheid gehoord wordt, maar negeer de tegenstanders niet. Heftige opposenten reageren vanuit sterke individuele emoties – angstig, bedreigd, wrokkig, defensief, ook omdat ze zich geen beeld kunnen vormen van de nieuwe situatie. Ze wegwuiven of hun argumenten wegedeneren, lukt niet. Neem ze ernstig, spendeer tijd met ze, ga ermee het terrein op, luister actief naar hun zorgen, neem nuttige ideeën mee, maak de impact concreet. Door die investering gebruiken we optimaal hun input en terreinkennis, en doordat aandachtig naar ze geluisterd wordt, worden ze vaak constructiever. Wees er wel helder over dat je ze niet kan volgen als ze buiten de 'krijtlijnen' gaan, maar acteer altijd hun bezwaar en argumenteer waarom ze wel of niet worden gevolgd. En durf doorzetten: de gezamenlijke baten voor de hele wijk moeten doorwegen tegenover particuliere belangen.

### Monitoring en proefopstellingen

Objectiveer het debat door nauwkeurig de resultaten te meten van ingrepen. Cruciaal is hier om vooraf heldere afspraken te maken, daarover te communiceren en die consequent toe te passen. Vooraf moet duidelijk zijn voor iedereen:

- Welke doelstellingen gaan we evalueren?
- Wat gaan we daarvoor meten?
- Wanneer noemen we de doelstelling bereikt, de ingreep geslaagd?
- Wat gaan we doen bij welk resultaat?

Meet de doelstellingen van de MIX-wijk in de hele breedte. Enkele suggesties.

### Tellen

Tellen we meer voetgangers en fietsers? Is er minder verkeer en rijdt het trager? Komen meer schoolkinderen te voet of met de fiets? Zitten er meer mensen op bankjes? Komen er meer klanten naar de winkels en op welke manier? Is de luchtkwaliteit verbeterd en het geluidsniveau gedaald? Hoe evolueert de reistijd op een aantal trajecten (stappen, fietsen, auto, OV)?

## Bevragen

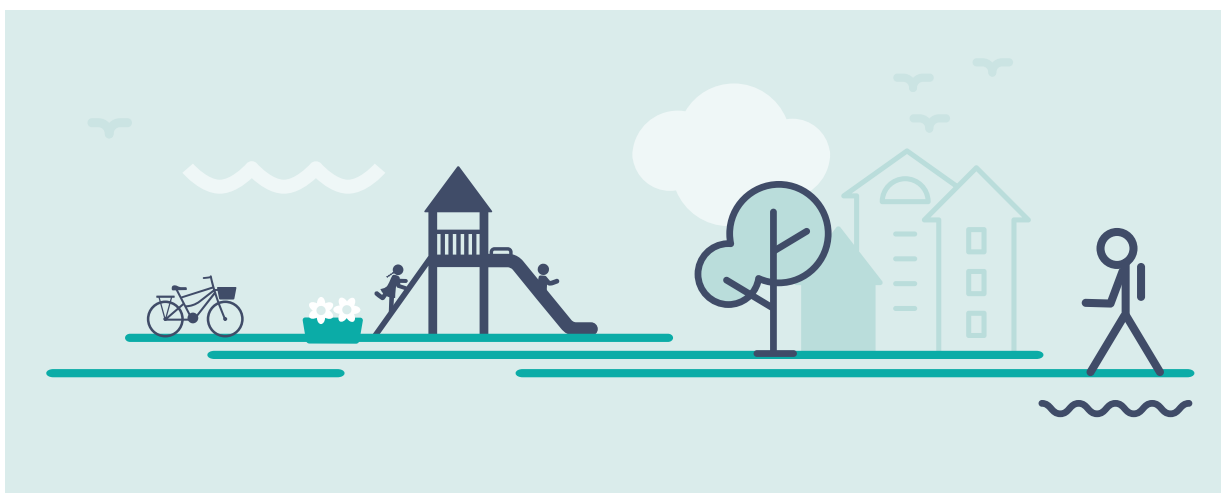
Voelen voetgangers, fietsers, kinderen, senioren, minder mobiele zich veiliger?

Verplaatsen bewoners / klanten / bezoekers zich vaker te voet of met de fiets in de wijk? Verplaatsen kinderen zich vaker autonoom door de wijk? Zijn mensen tevreden met de evolutie, algemeen of specifiek over de veiligheid, sociaal contact, aantrekkelijke openbare ruimte, speelaanbod, enz.?

Over proefopstellingen is geen eenstemmigheid. Proefopstellingen hebben meerdere voordelen. Iedereen kan concreet zien en ervaren waar het om gaat, de impact kan gemeten worden en de situatie kan worden aangepast en teruggedraaid. Zo kunnen zij een wervend effect hebben, en tegenstanders over de schreef halen om het eens te testen. Anderen zien precies in dat omkeerbare een zwakte: omdat het maar voorlopig is, werkt het vaak minder goed, passen mensen zich minder aan, ziet het er ook minder aantrekkelijk uit en dreigt er net een gepolariseerde polemiek te ontstaan. Daarom is het beter om meteen door te voeren zodat iedereen zich aanpast en daarna geleidelijk bij te sturen.

Als we kiezen voor een proefopstelling, zijn de volgende punten cruciaal:

- Voer de proefopstelling integraal op wijkniveau uit, niet gedeeltelijke maatregelen die het probleem verschuiven.
- Monitoring (tellen en bevragen voor én na) is hier cruciaal, vooral helderheid over de criteria die zullen leiden tot aanpassingen of teruggedraaien.
- Meet ook hier de impact over de hele breedte.
- Zes maanden is een minimumduur zodat mensen hun gewoontegedrag moeten aanpassen. Twee weken proefopstelling stimuleert vooral wrevel over korte-termijnhinder.
- Zorg voor een meerwaarde in de openbare ruimte. Benut bijvoorbeeld extra ruimte voor terrasjes, een speelpleintje, een buurtontmoetingsplek, extra groen. Louter technische ingrepen (blokken, paaltjes) werken afstotend en geven geen beeld van de meerwaarde bij definitieve ingrepen.







Paviljoenstraat 9  
B-1030 Brussel  
+32 (0)2 211 55 05

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)  
[info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be)  
[@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)