

Living end roads in Temse, Belgium

Jozef Van Breuseghem. Oct 21, 2012

This document is a translation of a picture report that appeared on a forum, mainly targeting local cyclists in Temse, Belgium. A local cyclist activist wanted to stimulate the municipality to put a few undersigns to some dead end signs in order to indicate that they are not dead ended for cyclist and pedestrians. Soon after that, he noticed a newspaper article reporting on the living end road project of the International Federation of Pedestrians. Great was his surprise (and delight) when he discovered that the city participates in this project, and had started converting the dead end signs. In this document, he reports about the signs already converted, and those still in need of conversion.

Translation (shortened) done by Geert van Waeg and approved by the original author Jozef Van Breuseghem. Oct 21, 2012. The original report and its further evolution can be found on http://ft.bbforum.be/doorlopende_straten_in_temse-t531.html (in Dutch)

**Living end roads is a project of the International Federation of Pedestrians.
In Belgium, the project is driven by the Voetgangersbeweging**

www.pedestrians-int.org

www.voetgangersbeweging.be

A recent newspaper article (Sept 7, 2012) on living end roads, a project of the International Federation of Pedestrians and the Voetgangersbeweging, caught my attention:



Foto: Paul Van Dessel

"Het bord van een doodlopende straat illustreert perfect ons auto-denken"

CHRIS DUTRY

Het is je op een wandeling of fietstocht al wel eens overkomen: je stond voor een zogenaamde doodlopende weg en besloot dan maar wijselijk de volgende, drukker straat te nemen. Nochtans had je veel kans dat die weg alleen maar doodliep voor auto's, niet voor wandelaars of fietsers. Vandaar dat het Steunpunt Straten – het kenniscentrum voor publieke ruimte van de Voetgangersbeweging – begin dit jaar in de pilotogemeente Kampenhout een groot deel van de F45-verkeersborden voorzag van een speciale sticker met de afbeelding van een wandelaar en/of een fietser. Zo werden het zogenaamde 'doodlopende' wegen voor voetgangers en eventueel ook fietsers. Geert van Waeg, ondervoorzitter van de Internationale Voetgangersfederatie, plaatst dit initiatief voor ons graag in een ruimer perspectief. Dat hij zelf negen jaar geleden zijn twaalfjarige dochter Johanna verloor toen ze tijdens een voettocht door een auto werd aangereden, draagt bij tot zijn gedreven engagement voor de veiligheid van duurzame weggebruikers.

het project onder de naam 'doodlopende straten'.

In maart van dit jaar heeft de Vlaams-Brabantse gemeente Kampenhout als eerste speciale stickers aangebracht op de F45-borden op haar grondgebied. Die klevens zijn een goedkope, maar zeer effectieve manier om aan te duiden dat – hoewel voor auto's doodlopend – deze weg verderop toch een doorsteek biedt voor voetgangers en/of fietsers.

In de daaropvolgende weken werden alle Vlaamse gemeenten aangeschreven om het Kampenhoutse voorbeeld na te volgen. Vanzelfsprekend krijgen we hierbij de volle steun van de Fietsersbond en de vzw Trage Wegen.

Via de verkeersbordendatabank kan een gemeente haar F45-borden meteen lokaliseren en deze straten selecteren. In Vlaanderen staan er ruim 27.000 van dergelijke F45-borden en uit steekproeven is gebleken dat doorgaans ruim driekwart ervan 'doodlopend' is. Dat hoge aantal is voor vele gemeentelijke overheden vaak een verrassing, en tegelijk een stimulans om even verder te denken vanuit het perspectief van de duurzame weggebruiker.

Zelfs in de Verenigde Staten wordt dankzij dit project binnen de hoogste wegenadministratie uitgezocht hoe ze hun 'dead end'-bord het best kunnen aanpassen."

■ Gemeenten die geïnteresseerd zijn om hun doodlopende straten aan te passen tot 'doorlopende', nemen contact op met het Steunpunt Straten, tel. 03-270.06.30 of info@steunpuntstraten.be. Ze kunnen dan een pakket met honderd stickers, een handleiding en een evaluatieformulier bestellen. Dit kan een mooie actie worden tijdens de Week van de Mobiliteit (zie ook pag. 9), ofwel op een later tijdstip. Meer op www.steunpuntstraten.be of op www.voetgangersbeweging.be

"Veel te lang werden wegen, pleinen enzovoorts ingericht in functie van het autoverkeer. De nodige rijvakken en parkeerstroken werden voorzien, de voetgangers werden verwezen naar de overgebleven plaats – smal of breed, doorlopend of onderbroken, aangelegd of vol putten en hoge begroeiing. De straat nodigde als het ware uit om toch maar de auto te gebruiken, en te voet gaan werd minder comfortabel, minder aangenaam en minder veilig. Ook de handhaving van snelheid en correct parkeren schoot op veel plaatsen te kort. En dan hoor je ouders zich verontschuldigen: 'Als de schoolomgeving onveilig wordt door slecht geparkeerde auto's, kan ik mijn kinderen toch niet toelaten zelf te voet te gaan. Dus moet ik ze wel met de auto brengen...'"

"Een degelijke visie over functie, inrichting en handhaving van de openbare ruimte is daarom een belangrijke focus van verenigingen zoals de Voetgangersbeweging. Wanneer iedereen een positieve keuze kan maken om te wandelen of te fietsen zonder bijna verplicht te worden de auto te gebruiken, staan we een heel stuk verder, zowel op vlak van verkeersveiligheid als gezondheid en stressvermindering. Ook openbaar vervoer en individueel auto-verkeer hebben hun plaats, elk binnen een gebalanceerde visie die wandelen en fietsen in de stad opnieuw mogelijk maakt, en zelfs stimuleert.

Door de toenemende verkeersdruk en de zware tol aan levens komen steeds meer burgers op voor hun recht om zich te bewegen in een veilige en gezonde leefomgeving. Uiteindelijk zijn we zo opnieuw

op weg naar een leefbare stad. En dat is echt geen utopisch denken... Kijk naar Leuven, waar de laatste paar decennia het stadscentrum naar autoluw is geëvolueerd. Wie er aanvankelijk weigerachtig tegenover stond, is vandaag meestal voorstander. Ook in miljoensteden herwinnen voetgangers stapsgewijs terrein op de auto, die al te lang een bevoorrechte positie genoot. Zoals in New York waar onlangs een stuk van de bekende laan, Broadway, aan de voetgangers en fietsers werd teruggegeven. Of in de Colombiaanse hoofdstad Bogotá, waar het stadsbestuur opnieuw kiest voor fietsers en voetgangers. En zelfs Brussel onderneemt schuchtere pogingen."

Van doodlopend naar doorlopend

"Vele zogenaamde doodlopende wegen monden uit in een trage weg die ideaal is voor voetgangers en vaak ook voor fietsers. Toch krijgen die het klassieke rood-wit-blauwe F45-bord te zien, waaruit ze moet afleiden dat je niet verder kan wandelen of fietsen. In feite zijn die verkeersborden een perfecte illustratie van ons auto-denken. Die informatie is relevant voor automobilisten, maar rondtuit misleidend voor voetgangers en fietsers. Ook hier bepaalt de inrichting van de openbare ruimte hoe ze gebruikt wordt. Vanuit de Internationale Voetgangersfederatie werd daarom het 'Living end roads'-project opgestart (*nvd: in het Engels spreekt men van een 'dead end road' of doodlopende weg*). Er werd verder gebouwd op studiewerk van de Zwitserse voetgangersbeweging voor de grafische uitwerking van het bord. In Vlaanderen trekt de Voetgangersbeweging

Groeiende interesse

"Onlangs is er een wetsvoorstel ingediend om het nieuwe verkeersbord officieel te verankeren, maar ondertussen is het aanbrengen van zo'n speciale reflecterende sticker met wandelaar en/of een fietser wel volledig legaal. Zo hoeven de bestaande borden ook niet vervangen te worden. Ruim veertig gemeenten en steden – waaronder ook Gent en Brugge – hebben al een pakket stickers besteld om daarmee hun borden aan te passen. Je zal ze in de komende weken meer en meer in het straatbeeld zien verschijnen.

Het ligt in de bedoeling om dit initiatief uit te breiden tot de rest van het land. Ook internationaal wordt eraan gewerkt. Frankrijk heeft heel recent zo'n nieuw verkeersbord ingevoerd, weliswaar los van het initiatief van de Internationale Voetgangersfederatie, terwijl Denemarken, Spanje en Portugal veel interesse tonen.



Foto: Steunpunt Straten

Wat kan ik doen?

Hebt u in uw buurt nog geen aangepaste borden gezien, en kent u straten die 'doodlopend' zijn? Neem gerust contact op met uw gemeente en vraag hen waarom ze (nog) niet deelneemt aan dit project. Hebt u wel al dergelijke stickers zien verschijnen en vindt u dit zinnig? Met een kort dankwoordje laat u de mensen op de gemeente weten dat u hun werk apprecieert, en stimuleert u hen om verder in de richting van leefbare steden en gemeenten te werken.

■ Meer over 'leefbare steden' op pagina 7

A dead end street for cars is not necessarily dead-ended for bicycles or pedestrians. That's why they are called "living end" streets (or dooRlopende straat in Dutch). I wanted to ask the municipality about this, maybe even start some action around it, but today I noticed the below sign near the parking of the hospital in the Gasthuisstraat.



It is great to see that the city of Temse goes beyond the simple "car thinking" when looking at mobility. They are even doing their job meticulously. The Mariadalstraat is only living ended for pedestrians, and the adapted sign clarifies that very well!



This deserves a compliment! 🙌👉 I'm eager to explore what they have done to the other living end streets in Temse 😊.

Today I cycled through many living end and dead end streets in Temse, many of those I had never been through before. In many places, the existing F45 dead-end-signs are converted to living end signs, either for both cyclist and pedestrians, or only for pedestrians.

ALREADY ADAPTED SIGNS

I'll first report on the living end signs from west to east in Temse, after that, I'll report the signs that should be but have not (yet?) been converted to living end signs.



From the woonerf Ganstienden one can walk further to the Meersstraat.



The Hof ter Elstlaan continues to the Godevaert Braemstraat.



And vice-versa from the Godevaert Braemstraat



The Durmestraat grants access to the durmedijk (path along the river Durme) and to the Bettehemstraat.



The living end Bettehemstraat grants in her turn access to the living end Kaaistraat, and further to the Durmestraat.



The Kaaistraat is signposted as living end from both sides.

Some more living end signs:



Broekstraat



De Sint-Jozefstraat



Esdreef



Hermelgem



Cesar Hinderdaelstraat



At the end of the Grote Dweersstraat, the signing is still with the (older?) undersign. This is clear also.



And in the middle of the Grote Dweersstraat, the signing is even done both ways!



Boonakker.



Kleve Dweersstraat



Kleve Dweersstraat.



Arthur Van Daelestraat to Jan Albert De Rooverstraat, ...



... and vice versa.



Karel Nissensstraat



Dominicanessenstraat.



And finally the Luiseekdam, with a small path leading to the Haasdonkse Steenweg.

Still TO BE ADAPTED SIGNS

Aside from all these appropriately signed living end streets, there are still a number of streets sigposted as dead-ended, while in reality, they are living ended. Maybe the municipality has not yet gotten to these, since the conversion of the signs is a rather recent activity....



The Meerssstraat



This is how the Meersstraat connects to the Ganstinden. Only for pedestrians, not bicycles



The Priesterage is absolutely not dead ended ...



... since this little bridge grants access to the Vaantjeswegel. n.



The Roomakkerwegel



The Hendrik Heymanlaan ends for cars...



...but connects for cyclists and pedestrians to the Karel Van Hoeylandtlaan.



At the end of the Theo De Deckerlaan ...



... one can continue to the Frans Smetstraat.



From the Karel Aubroecklaan ...



... one can reach the Verbindingsstraat



The Uilenberg even has two living exits!



The one to the Brigade Pironstraat can also be used by cyclists.



while the second one has a few steps further down, so only for pedestrians.



and even a third exit, with even more steps.



The sign in the Karel Nissensstraat is hidden, but wrongly dead-ended.



... while one can reach the Karel Nissensstraat through this path.



The Oostbergdreef is signed as dead-ended, ...



... but even light motorcycles are allowed further at the end



In Steendorp I couldn't find a single living end sign.



But maybe the municipality has not yet gotten to adapting the signs in this part of town.

So far this picture report for today