

## CASUS - Eva Van Eenoo

# DE STRIJD OM DE STRAAT IN SCHAARBEEK

**Historisch onderzoek erkent de belangrijke rol die sociale bewegingen hebben gespeeld in het bestrijden van de dominantie van de auto. Nog steeds zetten actiegroepen in talloze steden de overheid onder druk om de ruimte te herverdelen ten voordele van kinderen, ouderen, wandelaars en fietsers.**

Hier leggen we het vergrootglas op burgerbeweging 1030/0 uit de Brusselse gemeente Schaarbeek. Het eerste deel van de naam 1030/0 is afgeleid van de postcode van Schaarbeek (1030). Het tweede deel verwijst naar één van de voornaamste doelstellingen van het collectief: nul verkeersslachtoffers. Aanleiding voor de oprichting van 1030/0 was de dodelijke aanrijding van een jonge vrouw eind 2017. Verkeersveiligheid stond al jaren hoog op de agenda van wijkcomités, maar het gemeentebestuur nam nauwelijks initiatieven om de verkeersveiligheid een serieuze duw in de rug te geven. De dodelijke aanrijding in 2017 was niet de spreekwoordelijke druppel, maar eerder een vloedgolf van frustratie en verontwaardiging die een al overstroemde emmer nog verder deed overlopen. Een groep inwoners engageerden zich om de lobby voor verkeersveiligheid een versnelling hoger te schakelen, en 1030/0 was geboren. De kern wordt hoofdzakelijk gevormd door jonge ouders, veelal middenklasse, hoewel 1030/0 voor haar acties gemakkelijk aansluiting vindt bij een heel diverse groep mensen. Het besef dat het in Schaarbeek levensgevaarlijk kan zijn om een simpele straat over te steken laat weinig mensen, ongeacht opleiding of afkomst, onberoerd.

Acties zijn een belangrijk onderdeel van 1030/0. Ze zijn een geschikte manier om collectief boosheid uit te drukken, maar blijken ook bijzonder effectief. "We hebben lang gedacht dat als we maar genoeg koffies zouden drinken met politici, ze vroeg of laat wel tot inzicht zouden komen, maar we willen niet langer wachten tot onze kinderen volwassen zijn vooraleer we hier veilig kunnen fietsen," aldus Pieter Fannes, één van de spreekbuizen van 1030/0. De acties nemen veel vormen aan: van in your face protesten als een die-in, waarbij actievoerders op straat gaan liggen als verkeersslachtoffer, tot het creëren van een mensenketting ter hoogte van een brede laan waar een grootouder met haar kinderen werd aangereden, tot het met krijt overtekenen van parkeerplaatsen om speelruimte te claimen. De acties zijn visueel erg sterk en worden gemakkelijk opgepikt door de pers. Tegelijkertijd doet 1030/0 voorstellen om de stad toegankelijker te maken voor kinderen en ouderen. In de groep zitten enkele architecten en stedenbouwkundigen, die gemakkelijk ontwerpen kunnen schetsen om straten en pleinen anders in te richten. En, omdat 1030/0 heel erg aanwezig is op straat en veel contacten heeft in de buurt, kan er al snel vanuit diverse hoeken feedback op die ideeën worden geformuleerd waarna ze vervolgens weer worden bijgeschaafd en opnieuw worden doorgesproken. Bijzonder aan 1030/0 is dat de beweging een brug heeft geslagen

naar andere gemeenten in Brussel. Zo zijn er in acht andere gemeenten gelijkaardige groepen gestart, en heeft dit inmiddels geleid tot de oprichting van een regionale vereniging, Heroes for Zero. Ondanks hun korte bestaan kan 1030/0 een indrukwekkend palmares voorleggen. Heel Brussel is intussen zone 30, en 1030/0 gaat er prat op dat zij, samen met andere organisaties, mee het gevoel van urgentie hebben gecreëerd om de invoering van een veralgemeende zone 30 mogelijk te maken. Ook werden er rijbanen geschrapt ten voordele van fietspaden, en het Josaphatpark, waar een straat dwars doorheen liep, werd autovrij gemaakt. Fannes licht toe: "Sommige van onze acties waren heel succesvol, maar we zien ook dat we soms ideeën planten die vervolgens ergens verwaald geraken in één of ander administratief proces, en later ineens weer bovendien." Volgens Fannes is het moeilijk om exact de vinger op de precieze impact van 1030/0 te zetten, maar is het toch onmiskenbaar dat 1030/0 een erg belangrijke rol heeft gespeeld in het creëren van een mindshift bij de overheid. "Politici voelen dat we erg snel veel mensen op de been kunnen brengen, ze kunnen er niet omheen dat 1030/0 een veruitwendiging is van iets dat leeft bij een heel grote groep mensen." Dankzij een groep burgers staat verkeersveiligheid hoger dan ooit op de Schaarbeekse en Brusselse politieke agenda.

### Literatuurselectie

Handvest Burgercollectief 1030/0 (<https://1030zero.files.wordpress.com/2018/06/handvest-collectief-1030-0.pdf>)

Burgergroep Heroes For Zero – Safe and caring streets in Brussels (<https://heroesforzero.be>)

Oldenziel, R., Emanuel, B., de la Bruhèze A. & Veraart F. (2016), *Cycling Cities: the European experience*, Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Te Brömmelstroet, M. (2012), The turning point for Dutch cycling, <http://cyclingacademics.blogspot.com/2015/03/the-turning-point-for-dutch-cycling.html>, geconsulteerd op 18/01/2021

Weber, D. (2010), *De blijde intrede van de automobiel in België, 1985-1940*, Gent: Academia Press in samenwerking met AMSAB-ISG.

**Eva Van Eenoo** ([eva.van.eenoo@vub.be](mailto:eva.van.eenoo@vub.be)) is onderwijsassistent en doctoraatsonderzoeker, verbonden aan de opleiding Stedenbouw & Ruimtelijke Planning en Cosmopolis Centre for Urban Research van de Vrije Universiteit Brussel, en is redacteur van AGORA